



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 417]

नई दिल्ली, मंगलवार, अक्टूबर 24, 2017/कार्तिक 2, 1939

No. 417]

NEW DELHI, TUESDAY, OCTOBER 24, 2017/KARTIKA 2, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 11 अक्टूबर, 2017

सं. टीएएमपी/39/2017-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 के 38) की धारा 48 में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, विशाखापट्टनम पत्तन न्यास के आंतरिक पत्तन में अधिकृत निजी सेवा प्रदाता द्वारा स्थापित की जाने वाली 40 टन हार्बर मोबाइल क्रेन का कार्गो प्रहस्तन कार्य प्रचालन हेतु उपयोग करने के लिए, संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/39/2017-वीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तनम न्यास

आवेदक

कोरम

- (i) श्री टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(सितंबर 2017 के 15वें दिन पारित)

यह मामला विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) से प्राप्त 4 मई, 2017 के प्रस्ताव विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में कार्गो प्रहस्तन के लिए आंतरिक पत्तन में स्थापित की जाने वाली 40 टन हार्बर मोबाइल क्रेन का इस्तेमाल करने के लिए 2008 के अप्रैल प्रशुल्क दिशानिर्देश सिद्धांतों के अनुसार संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित है।

2.1. वीपीटी के प्रस्ताव में उल्लेखित मुख्य बिंदुओं का सारांश इस प्रकार है।

- (i) वीपीटी में 40 टन एचएमसी के लिए कोई उच्चतम सीमा स्तरीय शुल्क निधारित नहीं है और न ही किसी भी प्रमुख पत्तन पर कोई संदर्भ प्रशुल्क लागू है। इसलिए, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अनुसार प्रशुल्क परिकलित किया गया है और मेजर पोर्ट ट्रस्ट परियोजनाओं हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए संशोधित दिशानिर्देश- 2013 की धारा 2.2 के अंतर्गत प्रस्ताव किया गया है।
- (ii) वर्ष 2015-16 के लिए प्रहस्तन किये गये आगम निर्गम को क्रेन द्वारा प्रहस्तन किये जाने वाले कार्गो के लिए आधार माना गया है। क्रेन द्वारा प्रहस्तन किये जाने वाले कार्गो की सूची प्रस्तुत की जाती है।

2.2. वीपीटी द्वारा 40 टन हार्बर मोबाइल क्रेन के लिए प्रति टन प्रहस्तन दर पर पहुंचने के लिए प्रस्तुत परिकलन निम्नानुसार है:

क्रम सं.	विवरण	रु. लाखों में		
		ड्राई बल्क	बोरों में कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो
I	इष्टतम क्षमता			
(i)	निबल भारोत्तोलन क्षमता (टन)	30	15	40
(ii)	प्रति घंटे चक्रों की संख्या	विक्रेता विनिर्देश अनुसार, 18.33*	6	4
(iii)	प्रति घंटा लोड की दर	550	90	160
(iv)	दक्षता कारक @ 70% (iii x 70%)	385	63	112
(v)	घंटों की संख्या	4,000	4,000	4,000
(vi)	प्रति दिन लोड की दर (iii x 16.8 घंटे)	9,240	1,512	2,688
(vii)	कुल क्षमता (iv x v)	1,540,000	252,000	448,000
(viii)	मिलियन टन में	1.54	0.25	0.45
II	पूंजी लागत			
(i)	एक 40 टी क्रेन की लागत (1.80 मिलियन यूरो * रु.69.30)	1247.40		
(ii)	ग्रेव की लागत	74.50		
(iii)	समुद्री माल	129.94		
(iv)	कस्टम ड्यूटी @ 3%	39.66		
(v)	विविध लागत (कुल पूंजी लागत पर 5%)	74.57		
	कुल पूंजी लागत (i से v)	1566.07		
	इष्टतम क्षमता			
III	प्रति वर्ष संचालन लागत			
(i)	ईंधन की लागत (45 एलटीएस। * रु.62 प्रति लीटर * 4000 बजे)	111.60		

क्रम सं.	विवरण	रु. लाखों में		
		ड्राई बल्क	बोरों में कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो
(ii)	उपकरण लागत पर 5% की मरम्मत और रखरखाव	66.10		
(iii)	सकल उपकरण लागत पर बीमा @ 1%	15.66		
(iv)	मूल्यहास @ 10.34%	136.68		
(v)	लाइसेंस शुल्क (1567.5 वर्ग मीटर x रु.22.76 प्रति वर्गमीटर x 12 महीने)	4.28		
(vi)	सकल उपकरण लागत पर 5% खर्च अन्य खर्च	78.30		
	कुल परिचालन लागत (ii से vi)	412.62		
IV	अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता			
(i)	कुल परिचालन लागत	412.62		
(ii)	16% @ कार्यरत पूंजी पर प्रत्यागम	250.57		
(iii)	कुल राजस्व आवश्यकता	663.20		
VI	मूल्य प्रति टन	ड्राई बल्क	बोरों में कार्गो	अन्य कार्गो
(i)	कुल राजस्व आवश्यकता (रु.लाख में)	663.20	663.20	663.20
(ii)	क्षमता (लाख टन में)	15.40	2.52	4.48
(iii)	तटीय माल के लिए विदेशी माल का अनुपात (2015-16 में प्रहस्तन किये गये)			
	(क) विदेशी	93.45%	82.13%	100.00%
	(ख) तटीय	6.55%	17.87%	0.00%
(iv)	रु.प्रति टन मूल्यरु. में			
	(क) विदेशी	44.22	283.44	148.03
	(ख) तटीय	26.53	170.06	88.82

* वीपीटी ने बाद में, ड्राई बल्क कार्गो के लिए 18.33 प्रति घंटा की दर से चक्रों की संख्या सूचित की है जो उपरोक्त तालिका में अद्यतित की गई है।

2.3. आधार स्तरीय निष्पादन और निष्पादन मानकों से संबद्ध प्रशुल्क दर सहित, प्ररूप-दरमान प्रस्तुत किया गया है। इसके प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें निम्नानुसार हैं:

(i) ड्राई बल्क कार्गो के लिए:

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु.)	
	विदेशी	तटीय
9,240	44.22	26.53
9,241-10,240	46.43	27.86
10,241-11,241	48.64	29.18

नोट: ऊपर दिखाए गए अनुसार वृद्धिशील उच्चतम सीमा दरों की गणना के लिए, आधार दर को पहले 1000 टन के लिए 105% तक बढ़ा दिया गया था और दूसरे 1000 टन के लिए दर को आधार दर के 110% तक बढ़ाया गया था। 11241 टन से अधिक हेतु दर की गणना करने के लिए भी इसी पद्धति को अपनाया जाएगा।

(ii) बोरे में भरे हुए कार्गो के लिए:

क्रेन का दैनिक औसत निष्पादन (मीट्रिक टनों में)	उच्चतम दर सीमा प्रति टन (रु.)	
	विदेशी	तटीय
1,512	283.44	170.06
1,513-1,613	297.61	178.56

नोट: ऊपर दिखाए गए अनुसार वृद्धिशील उच्चतम सीमा दरों की गणना के लिए, आधार दर को पहले 1000 टन के लिए 105% तक बढ़ा दिया गया था । 1,613 टन से अधिक हेतु दर की गणना करने के लिए इसी पद्धति को अपनाया जाएगा।

(iii) अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:

क्रेन का दैनिक औसत निष्पादन (मीट्रिक टनों में)	उच्चतम दर सीमा प्रति टन (रु.)	
	विदेशी	तटीय
2,688	148.03	88.82
2,689-3,688	155.43	93.26

नोट: ऊपर दिखाए गए अनुसार वृद्धिशील उच्चतम सीमा दरों की गणना के लिए, आधार दर को पहले 1000 टन के लिए 105% तक बढ़ा दिया गया था । 3,688 टन से अधिक हेतु दर की गणना करने के लिए इसी पद्धति को अपनाया जाएगा।

- वीपीटी ने अपने प्रस्ताव के लिए परामर्श हेतु बोलीदाताओं की सूची प्रस्तुत की है।
- वीपीटी ने हमारे 8 मई, 2017 के पत्र के अनुरोध पर 12 मई, 2017 के अपने पत्र के जरिए विषयगत प्रस्ताव, बोर्ड संकल्प सं.162/ 2016-17 बोर्ड एजेंडा के साथ प्रस्तुत किया है ।
- निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी के 5 मई 2017 के प्रस्ताव की एक प्रति उपयोगकर्ता/ उपयोगकर्ता संगठनों/ भावी बोलीदाताओं (वीपीटी द्वारा सुझाई गई) को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी हमें किसी भी उपयोगकर्ता/ उपयोगकर्ता संगठन/ भावी बोलीदाताओं से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है।
- इस मामले में 15 जून 2017 को वीपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव का एक पॉवर प्वायंट प्रस्तुतिकरण किया। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता एसोसिएशन ने भी अपनी अपनी राय प्रस्तुत की है।

7. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर हमारे 28 जून 2017 के पत्र के जरिए, वीपीटी को कुछ बिंदुओं पर 3 जुलाई, 2017 तक अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण देने के लिए अनुरोध किया गया था। 7 जुलाई, 2017 और 26 जुलाई, 2017 के अनुस्मारक के बाद, वीपीटी ने 29 जुलाई, 2017 के पत्र के अंतर्गत हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण का जवाब दिया है। हमारे द्वारा मांगी गयी अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण का सारांश और इसके वीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर नीचे सारणीबद्ध हैं:

क्रम सं.	हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण	वीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर								
(i)	वीपीटी का प्रस्ताव 40 टी एचएमसी के लिए, 2008 के दिशानिर्देशों के तहत निर्धारित किसी भी अग्रिम प्रशुल्क दर के अभाव में, 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसरण में संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए है, । संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों की धारा 2.2 में प्राधिकरण से संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को सूचित करने के लिए अपेक्षा की जाती है। वीपीटी के प्रस्ताव में, 40 टी एचएमसी के लिए कार्गो-वार निष्पादन मानकों का प्रस्ताव नहीं किया गया है। इसलिए वीपीटी, 2013 के दिशानिर्देशों के तहत अपेक्षित निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करे ।	<p>कमोडिटी-समूह के अनुसार निष्पादन मानकों और निष्पादन में कमी के मुकाबले वसूल किए जाने वाले नुकसान को निम्न प्रकार से शामिल किया गया है:</p> <p>निष्पादन मानक:</p> <table><tr><th>कार्गो समूह</th><th>दैनिक बर्थ निष्पादन (मीट्रिक टन में)</th></tr><tr><td>ड्राई बल्क कार्गो</td><td>9,240</td></tr><tr><td>बैग्ड कार्गो</td><td>1,512</td></tr><tr><td>अन्य ब्रेक बल्क कार्गो</td><td>2,688</td></tr></table> <p>क्रेन ऑपरेटर प्रत्येक बार प्रहस्तित सभी पोतों के लिए उपरोक्त मानकों को सुनिश्चित करेगा। औसत बर्थ दिवसीय निष्पादन की गणना ऊपर दिए गए गई नोट्स के अनुसार होगी।</p> <p>निष्पादन मूल्यांकन, प्रत्येक पोत के कार्गो की हैंडलिंग के आधार पर क्रेन ऑपरेटर द्वारा दी गई रिपोर्टों के अनुसार संबंधित स्टीवेडोर की सहमति से किया जाएगा। निष्पादन मानकों में प्रत्येक वस्तु समूह के 10% की कमी के लिए अलग-अलग 1% लिक्विडेटिड नुकसान प्रभार लगाया जाएगा । एकत्र किए गए लिक्विडेटिड नुकसान प्रभार संबंधित स्टीवेडोर को दिए जाएंगे।</p>	कार्गो समूह	दैनिक बर्थ निष्पादन (मीट्रिक टन में)	ड्राई बल्क कार्गो	9,240	बैग्ड कार्गो	1,512	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	2,688
कार्गो समूह	दैनिक बर्थ निष्पादन (मीट्रिक टन में)									
ड्राई बल्क कार्गो	9,240									
बैग्ड कार्गो	1,512									
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	2,688									
(ii)	पीपीपी ऑपरेटर को, 2013 के नियम 2.9 के अनुसार निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15% अधिक्य तक निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अनुमति है। इसलिए, वीपीटी को प्रस्तावित एसओआर में उचित खंड को शामिल करने का अनुरोध किया गया है।	“निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क पर एक खंड को ड्राफ्ट एसओआर में "नोट्स" के बिंदु नं.ix पर शामिल किया गया है।								
(iii)	(क) हालांकि, वीपीटी ने बोरों वाले कार्गो और अन्य कार्गो के मामले में प्रति घंटा फेरों का उल्लेख किया है। जहां तक ड्राई बल्क कार्गो का संबंध है, वीपीटी के प्रस्ताव में उल्लेख किया गया कहना है कि यह विक्रेता विनिर्देश के अनुसार निर्दिष्ट किया गया है । वीपीटी से अनुरोध है कि ड्राई बल्क कार्गो के लिए वीपीटी द्वारा विचाराधीन वेंडर विनिर्देश के अनुसार ड्राई बल्क कार्गो के लोड होने की दर की गणना में प्रति घंटे निर्धारित फेरों का उल्लेख किया जाए।	विक्रेता ने थोक कार्गो के लिए 550 टन प्रति घंटे और अधिकतम भार 30 टन से के लिए सामग्री प्रहस्तन क्षमता का उल्लेख किया है, जिसके अनुसार 18.33 फेरे या 18 फेरे प्रति घंटे परिकलित होते हैं।								

	(ख) बोरों वाले कार्गो और अन्य कार्गो के मामले में प्रति घंटे फेरों की संख्या के लिए चक्रों का आधार बताया जाए।	बोरों वाले कार्गो के लिए चक्रों की संख्या को नेट की सीमित क्षमता पर विचार करते हुए, नेट में बैग की व्यवस्था करते के लिए प्रयुक्त समय, हुकिंग, गैर-हुकिंग और उतारी के लिए एक सुरक्षित तरीके से उपयोग किया जा सकता है। ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में चक्रों की संख्या की गणना, कार्गो की गैर-सजातीय प्रकृति पर आधारित और पत्तन पर होने वाली वास्तविक अवधि के अनुसार की जाती है।
	(ग) पोर्ट में वर्तमान में तैनात समान क्षमता वाली एमएचसी द्वारा, यदि कोई हो, के मामले में, कृपया 2014-15 से 2016-17 तक पिछले तीन वर्षों के लिए कार्गो-वार (ड्राई बल्क कार्गो, स्टील और बोरों वाले कार्गो और अन्य कार्गो) के द्वारा प्राप्त टन / दिन की औसत निष्पदन विवरण प्रस्तुत करें।	वीपीटी द्वारा अभी तक समान क्षमता की एमएचसी तैनात नहीं की गई थी।
(iv)	प्राधिकरण ने निर्णय लिया है कि एचएमसी के अग्रिम / संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए, हाई स्पीड डीजल (एचएसडी) की ईंधन दर पर विचार किया जाना चाहिए। इस संदर्भ में, वीपीटी, एचएसडी ईंधन की इकाई दर की पुष्टि करे है। यदि नहीं, तो वीपीटी इसे उपयुक्त रूप से आशोधित कर सकता है। प्रमाणित करने के लिए पिछले तीन महीनों के ईंधन बिल की प्रतियों के साथ गणना में अपनाई गई यूनिट दर प्रस्तुत की जाए।	यह पुष्टि की जाती है कि एचएसडी तेल के संबंध में इकाई दर को माना जाएगा एचएसडी की ईंधन दर के प्रमाण के रूप में पिछले तीन महीनों के दस्तावेजों की प्रतियां प्रस्तुत की गई हैं।

8.1. इसके बाद, वीपीटी ने अपने 8 अगस्त, 2017 के ई-मेल के माध्यम से निम्नलिखित जानकारी प्रस्तुत की है:

(i) लाइसेंस शुल्क की गणना के लिए मान्य क्षेत्र

लाइसेंस फीस की गणना के लिए माना जाने वाला क्षेत्र निम्नानुसार माना जा सकता है:

अकार्यपूर्ण स्थिति में क्रेन द्वारा घिरा हुआ क्षेत्र

- बर्थ बीरम से क्रेन की स्थिति तक दूरी	:	5 मीटर
- क्रेन की चौड़ाई - पैड से पैड	:	12 मीटर
- से बूम सहित क्रेन की लंबाई		
पैड से पैड	:	19 मीटर
कुल क्षेत्र पर कब्जा कर लिया	:	323 वर्ग मीटर
[19 मी X (12 मी + 5 मी)]	:	रु. 22.76

इस प्रकार वार्षिक लाइसेंस फीस रु.88,218 (323 मीटर. X रु.22.76 X 12 माह) निकलती है।

(ii) **मूल्यहास की दर**

कंपनी अधिनियम 2013 के अनुसार एकल पारी के लिए मूल्यहास की दर 6.33% है। इस प्रकार, डबल पारी के लिए, मूल्यहास की दर 9.50% तक परिकलित होती है। इस प्रकार वार्षिक मूल्यहास रु.125.58 लाख परिकलित होता है।

8.2. इसके बाद, वीपीटी ने अपने 10 अगस्त, 2017 के ई-मेल के माध्यम से, एसओआर के पृष्ठ 3 में निष्पादन मानदंडों संबंधी एक नोट अर्थात् ध्यान में रखा गया है कि कुल राजस्व निष्पादन मानकों में 10% की कमी पर पोतों पर अर्जित कुल राजस्व का 1% लिक्वीडिटी डेमेज प्रभार लगाया जाएगा' शामिल करने का अनुरोध किया है,।

9. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध है। पक्षों द्वारा किए गए तर्कों के अंश अलग-अलग संबंधित पक्षों को भेज दिए जाएंगे इन विवरणों को हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान प्राप्त जानकारी की संपूर्णता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उजागर होती है:

(i) विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) द्वारा दायर किया गया प्रस्ताव विशाखापट्टनम पोर्ट में कार्गो प्रहस्तन कार्य प्रचालन के लिए आंतरिक पत्तन में निजी प्रचालक द्वारा स्थापित 40 टन हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के उपयोग के संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित है।

(ii) संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश- 2013 के खंड 2.2 के अनुसार संदर्भ प्रशुल्क, संबंधित मेजर पोर्ट ट्रस्ट में वस्तु / सर्विस / कैटेगरी के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क या 2008 के दिशानिर्देशों के तहत किसी भी अन्य प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट में निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क होगा। यदि किसी भी वस्तु/सेवा के लिए अपने पोर्ट या किसी अन्य प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट पर कोई अपफ्रंट प्रशुल्क तय नहीं किया गया है, तो पोर्ट के पास 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के सिद्धांतों के अनुसार प्रस्ताव दर्ज करने का विकल्प होगा।

इस संबंध में, पत्तन ने कहा है कि वीपीटी या किसी अन्य प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट में कोई उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क तय नहीं है। इसलिए, वीपीटी ने 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के सिद्धांतों के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दायर किया है। यह प्रस्ताव खंड 2.2 के अनुसार है। वीपीटी के संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव को वीपीटी के न्यासी बोर्ड की मंजूरी भी प्राप्त है।

(iii) इस मामले के विश्लेषण के साथ आगे बढ़ने से पहले, यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोयला, लौह अयस्क, कंटेनर, तरल पदार्थ प्रहस्तन टर्मिनल और बहुउद्देशीय कार्गो जैसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए समर्पित सुविधाओं के लिए नियम / दिशानिर्देश निर्धारित हैं। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में 40 टन एचएमसी के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रचालन हेतु कोई विशेष मानदंड / दिशानिर्देश निर्धारित नहीं हैं।

हालांकि, यह देखा गया है कि प्रचालन लागत का आकलन करने के लिए पत्तन द्वारा विचारित मानदंड बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क, 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों पर आधारित हैं।

वीपीटी द्वारा 2008 के दिशानिर्देशों में 40 टी एचएमसी के लिए किसी विशिष्ट मानदंड की अनुपस्थिति में, एक बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए संदर्भ शुल्क निकालने के लिए, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को अपनाते हुए इस परियोजना के लिए प्रासंगिक सीमा तक अपनाया गया दृष्टिकोण मान्य है।

(iv) **इष्टतम क्षमता :**

(क) प्रस्तावित सुविधा ड्राई बल्क कार्गो, बोरों वाला कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए है जो बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित व्यापक कार्गो समूह हैं।

(ख) वीपीटी ने 40 टन एचएमसी द्वारा प्रहस्तन दर ड्राई बल्क कार्गो के लिए 9,240 टन/दिन की, बोरों वाले कार्गो के लिए 1,512 टन/दिन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2,688 टन/दिन मानी है। बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार निर्धारित प्रहस्तन दर मानक ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रति दिन 10,000 टन, बैग्रेज स्टील और बोरों वाले कार्गो के लिए 4000 टन प्रति दिन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2500 टन प्रति दिन है।

यहां यह उल्लेख प्रासंगिक है कि 2008 में निर्धारित प्रहस्तन दर, 60 टन तक की कुल क्षमता के साथ 20 टन वाली 3 तीन लेवल लफिंग वार्फ क्रेनों की तैनाती के संदर्भ में है। पत्तन का प्रस्ताव 40 टी एचएमसी के लिए है, जिसके लिए 2008 के दिशानिर्देशों में कोई नियम नहीं निर्धारित है। वीपीटी द्वारा यह प्रहस्तन दर विक्रेता द्वारा दिए गए विनिर्देश के अनुसार उठान(लिफ्टिंग)-क्षमता और उठानों प्रति घंटा की संख्या के आधार पर गणित की गई है। प्रहस्तन दर पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा अपनाई गई पद्धति भाग 2.2 में क्रम सं. 1 में प्रस्तुत की गई है अतः इसे इसीलिए दोहराया नहीं है। पत्तन ने लदान की दर, ड्राई बल्क कार्गो के लिए 550 टन पर प्रति घंटा, बोरों वाले कार्गो के लिए 90 टन / घंटा और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 160 टन / घंटा मानी है। मानदंडों के अनुसार 16.8 घंटे के 70% इष्टतम उपयोगिता कारक को लागू करते हुए ड्राई बल्क कार्गो के लिए 9240 टन प्रति घंटा (अर्थात् 550 टन प्रति घंटा x 16.8 घंटे) पर, बोरों वाले कार्गो के लिए 1512 टन / घंटा और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2688 टन प्रति घंटा के लिए लोडिंग दर पर विचार किया है।

जब वीपीटी को अनुरोध किया गया था कि वह पत्तन द्वारा तैनात इसी तरह की क्षमता एचएमसी के पिछले तीन वर्षों में ड्राई बल्क कार्गो बोरों वाले कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की औसत उत्पादकता, का उल्लेख करे तो, वीपीटी ने बताया कि इसी तरह की क्षमता वाली एचएमसी पत्तन में तैनात नहीं है।

पाया गया है कि वीपीटी द्वारा 40 टन क्षमता वाली एचएमसी द्वारा ड्राई बल्क कार्गो की विचारित दर 9240 टी / दिन, 10,000 टन / दिन में ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए कुल 60 टन क्षमता की तीन 20 टनीय ईएलएल क्रेन के लिए निर्धारित मानकों के करीब है। ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में, 2688 टन / दिन की प्रस्तावित प्रहस्तन दर, वास्तव में कुल 60 टन क्षमता की तीन 20 टनीय ईएलएल क्रेन के लिए निर्धारित 2500 टन / दिन के मानदंड से अधिक है।

बोरों वाले कार्गो के संबंध में, वीपीटी द्वारा विचारित 1512 टन / दिन उत्पादकता 60 टी क्षमता के एकीकृत ईएलएल के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित 2500 टन / दिन के उत्पादकता मानदंडों के की तुलना में कम पाया गया है। सीपोल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (एसपीपीएल) का कहना है कि बोरों वाले कार्गो के लिए अपफ्रंट शुल्क उच्चतर है। इसके लिए प्राधिकरण द्वारा विचारित कारणों में एक है- पत्तन द्वारा बोरों वाले कार्गो का कम निष्पादन।

वीपीटी ने कहा है कि बोरों वाले कार्गो के लिए सीमित क्षमता के साथ विचारित प्रति घंटे फेरों की संख्या नेट में बोरों की व्यवस्था करने, बोरे लगाए जाने, गैर-हार्किंग और बैगेज का माल उतारने के लिए आवश्यक समय के साथ एक सुरक्षित तरीके से जिसका उपयोग किया जा सकता है, गणना की गई है। वीपीटी ने कहा है कि इसके द्वारा विचारित लदान की दर विक्रेता विनिर्देश पर आधारित है। वीपीटी के स्पष्टीकरण के आधार पर, 2008 के दिशानिर्देशों में 40 टी एचएमसी के निर्धारित किसी विशिष्ट मानदंड की अनुपस्थिति में, पोर्ट द्वारा विचारित 40 टी एचएमसी की प्रहस्तन दर, विक्रेता विनिर्देश पर आधारित है, और उन पर भरोसा किया जाता है और संदर्भ प्रशुल्क वीपीटी द्वारा विचारित प्रहस्तन दर पर तय किया जाता है।

- (ग) इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन, प्रत्येक कार्गो समूह के लिए 4000 के प्रासमिक कामकाजी घंटों के लिए प्रति घंटा की दर से प्रहस्तन दर को ध्यान में रखते हुए, वीपीटी द्वारा किया गया है। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 40 टी एचएमसी की इष्टतम क्षमता की गणना फरवरी 2008 के दिशानिर्देशों में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए निर्धारित इष्टतम क्षमता सूत्र के अनुरूप है। ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए वीपीटी द्वारा 40 टन एचएमसी की मूल्यांकित अधिकतम क्षमता 15,40,000 टन है।

बोरों वाले कार्गो के लिए, पत्तन ने 2,52,000 टन / वर्ष इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन किया है। अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, पत्तन द्वारा अधिकतम क्षमता 4,48,000 टन/ वर्ष मूल्यांकित की गई है।

- (व) वीपीटी द्वारा 40 टी एचएमसी की पूंजी लागत रु.1247.40 लाख है (यानी 18 लाख यूरो x यूरो की विनिमय दर: एक यूरो = रु.69.30 का रूपांतरण कारक)।, ग्रेब, समुद्री भाड़ा और कस्टम ड्यूटी लगाने के पश्चात एचएमसी की कुल पूंजी लागत रु.1566.07 लाख तक पहुंच गई है। 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कुल पूंजीगत लागत पर 5% की विविध लागत का भी अनुमान लगाया गया है। वीपीटी ने कहा है कि ईपीसीजी योजना के तहत लागू स्तर पर कस्टम ड्यूटी छूट भी पूंजीगत लागत के आकलन में हासिल की गई है।

उपकरणों के लिए पूंजीगत लागत बजट की पेशकश के साथ प्रमाणित है। इसलिए, वीपीटी द्वारा अनुमानित कुल उपकरण लागत को विश्लेषण में माना जाता है।

(vi) प्रचालन लागत:

वीपीटी द्वारा अनुमानित परिचालन लागत के बारे में विवेचन इस प्रकार है:

(क) ईंधन पर व्यय:

- (i) वीपीटी ने प्रति घंटे 45 लीटर पर ईंधन की खपत पर विचार किया है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश अनुसार विद्युतीय लेवल लफिंग क्रेन के लिए 100 यूनिट/घंटा/क्रेन की बिजली खपत निर्धारित है। दिशानिर्देशों में एचएमसी के लिए ईंधन की खपत के मानक निर्धारित नहीं हैं। अन्य प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट जैसे पीपीटी, एनएमपीटी, केपीटी, आदि में 100 टन एचएमसी तैनाती से जुड़े अप्रेंट प्रशुल्क तय करते समय 70 लीटर प्रति घंटा/प्रति एचएमसी के ईंधन की खपत पर विचार किया गया था। लीबबरर इंडिया प्राइवेट लिमिटेड ने विक्रेता की बजटीय पेशकश में वीपीटी हेतु 40 टी एचएमसी के लिए पूंजीगत लागत आकलन के अंतर्गत ईंधन की खपत का अनुमान लगभग 40 से 50 लीटर/घंटा, प्रस्तुत किया है कि और यह उत्पाद को प्रहस्तन करने पर निर्भर करेगा। बजटीय पेशकश में उपरोक्त एचएमसी विक्रेता की स्थिति के आधार पर, संदर्भ प्रशुल्क गणना में वीपीटी द्वारा विचारित 45 लीटर प्रति घंटा की ईंधन की खपत पर विचार किया जाता है
- (ii) जैसा कि प्राधिकरण द्वारा एचएमसी के अप्रेंट/संदर्भ शुल्क के निर्धारण के लिए तय किया गया है कि उच्च गति डीजल (एचएसडी) की ईंधन दर पर विचार किया जाना है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि इसके द्वारा लगाए गए रु.62/लीटर की ईंधन लागत एचएसडी की ईंधन दर है। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी सबूत दर्शाता है कि एचएसडी की इकाई दर रु.59.14 से 61.05 रुपये प्रति लीटर है। मौजूदा एचएसडी दर रु.61.70 प्रति लीटर है। वीपीटी के विचाराधीन यूनिट दर, प्रचलित दर के करीब है और इसलिए वीपीटी द्वारा विचार किए जाने वाले रु.62 प्रति लीटर की यूनिट दर, संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए मानी जाती है।

(ख) मरम्मत और अनुरक्षण और बीमा लागत:

अनुमानित पूंजीगत लागत पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत और बीमा पर क्रमशः 5% और 1% का अनुमान है। वीपीटी ने 40 टी क्रेन की उपकरण लागत पर 5% की मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया है (यानी रु.1321.90 लाख का 5%) न कि वीपीटी द्वारा 1566.07 लाख के अनुमानित उपकरणों की कुल पूंजी लागत पर। इस प्रकार मरम्मत और अनुरक्षण लागत को आशोधित किया गया है और रु.1566.07 लाख की कुल उपकरण लागत पर 5% पर विचार किया गया है जो वीपीटी द्वारा अनुमानित रु. 66.10 लाख के मुकाबले रु.78.30 लाख परिकलित की गई है। यह अप्रेंट प्रशुल्क के अन्य मामलों में लागू दृष्टिकोण के अनुरूप है। दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार वीपीटी द्वारा बीमा लागत का अनुमान सही पाया गया है।

(ग) मूल्यहास:

दिशानिर्देशों के मुताबिक मूल्यहास, कंपनी अधिनियम में निर्धारित स्ट्रेट लाईन मैथड (एसएलएम) के अनुसार मूल्यहास दर के हिसाब से गणित किया जाना चाहिए। वीपीटी ने कंपनी एक्ट, 1956 में एसएलएम के तहत निर्धारित संपत्ति के संबंधित समूह के लिए उपकरणों की पूंजीगत लागत का 10.34% अवमूल्यन निर्धारित दरों के अनुसार माना है।

कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार एकल शिफ्ट के लिए संयंत्र और मशीनों पर स्ट्रेट लाईन मैथड(एसएलएम) के तहत मूल्यहास 6.33% है। दो पाली संचालन के लिए, मूल्यहास 9.50% है। वीपीटी ने उपकरणों पर 9.5% की दर से प्रतिवर्ष रु.125.58 लाख अवमूल्यन पुनः गणित किया है और कहा है कि यह कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार है। वीपीटी द्वारा मानी जाने वाली मूल्यहास की दर अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों में अवमूल्यन के अनुरूप है। यहां प्रासंगिक है कि वीपीटी ने रु.125.58 लाख के लिए मूल्यहास को आशोधित कर दिया है, हालांकि उसने संशोधित संदर्भ प्रशुल्क का परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है।

वीपीटी ने रु.1321.90 लाख पर अवमूल्यन का अनुमान लगाया है, न कि उपकरणों की कुल पूंजी लागत पर। यह सही किया गया है और मूल्यहास रु.1566.07 लाख पर विचार किया जाता है यानी उपकरण की कुल लागत वीपीटी द्वारा आकलित 125.58 लाख के मुकाबले संशोधित मूल्यहास रु.148.78 लाख गणित की गई है।

(घ) लाइसेंस शुल्क:

अपफ्रंट प्रशुल्क के दिशानिर्देश में संबंधित प्रमुख महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित दर के आधार पर पत्तन की भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का आकलन लगाए जाने का उल्लेख किया गया है। वीपीटी ने 1567.5 वर्ग मीटर के क्षेत्रफल के लिए रु.22.76 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह (अर्थात् औद्योगिक प्रयोजन हेतु मुख्य प्रचालन क्षेत्र के लिए रु.21.88 x 1.02% x 1.02%) का लाइसेंस शुल्क माना है। इसके बाद वीपीटी ने 8 अगस्त 2017 के ईमेल के माध्यम से एचएमसी के अकार्य की स्थिति में होने पर 323 वर्ग मीटर रु.4.28 लाख प्रति वर्ष की राशि अधिकृत कुल क्षेत्रफल हेतु लाइसेंस फीस को पुनः संगणित किया है। वीपीटी द्वारा अनुमानित आशोधित लाइसेंस शुल्क रु. 88,218 (323 वर्ग मीटर x रु. 22.76 वर्ग मीटर x 12 महीने) है। पट्टे पर किराए की इकाई दर इस प्राधिकरण द्वारा 17 नवंबर, 2016 के अपने आदेश सं. टीएएमपी / 80/2015-वीपीटी के माध्यम से अनुमोदित है।

पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (पीपीटी), चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट और न्यू मैंगलोर पोर्ट ट्रस्ट (एनएमपीटी) के एचएमसी मामलों में इस प्राधिकरण ने पूरे वर्ष के लिए संबंधित पोर्ट द्वारा अनुमानित लाइसेंस शुल्क की अनुमति दी है। इसलिए वीपीटी द्वारा विचार किए गए 12 महीनों की अवधि के लिए लाइसेंस शुल्क का रु.88,218/- का विचारित आकलन स्वीकार्य है।

(ङ) अन्य व्यय:

अन्य खर्चों का आकलन उपकरणों की पूंजीगत लागत के 5% के आधार पर किया गया है। अन्य व्यय का अनुमान 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार पाया गया है और एनएमपीटी, पीपीटी, वीओसीपीटी, केपीटी मामलों में अनुमत व्ययों के अनुरूप है और इसलिए इसे में एचएमसी के लिए प्रशुल्क निर्धारण इस मामले में स्वीकार किया जाता है।

(vii) संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तुत और प्राधिकरण द्वारा विचारित लागत विवरण **अनुलग्नक-1** के रूप में संलग्न है।

(viii) (क) कुल वार्षिक राजस्व मांग रु.684.09 बनती है। यह रु.433.52 लाख की प्रचालन लागत तथा रु.250.57 की पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से प्रत्यागम का, वीपीटी द्वारा आकलित कुल वार्षिक राजस्व मांग रु.663.19 के प्रति(अर्थात् रु. 412.12+रु. 250.57) कुल योग है।

(ख) खंड 4.3 मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क का निस्तारण किया गया है। इस खंड में आगे कहा गया है कि सभी तटीय कार्गो (थर्मल कोयला और पीओएल के अलावा कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क पल्ले) के लिए कार्गो संबंधित शुल्क सामान्य कार्गो संबंधित शुल्कों के 60% से अधिक नहीं होनी चाहिए। पत्तन ने विदेशी और तटीय कार्गो का हिस्सा क्रमशः 93.45% और 6.55% पर क्रमशः ड्राई बल्क कार्गो, 82.13% और बोरों वाले कार्गो के लिए 17.87% के लिए माना है। वीपीटी ने कहा है कि पत्तन द्वारा इस प्रोजेक्ट के लिए अन्य ब्रेक बल्क कार्गो की परिकल्पित संपूर्ण इष्टतम क्षमता विदेशी कार्गो है। पत्तन द्वारा परिकल्पित विदेशी / तटीय कार्गो का अंश इस विश्लेषणानुसार मान्य है। विदेशी माल के लिए प्रस्तावित दरों तय करते समय वीपीटी ने तटीय माल के लिए रियायती दरों के प्रभाव पर विचार किया है।

(ग) एचएमसी के लिए प्रस्तावित किराया प्रभार तय करने के लिए, तीनों इष्टतम कार्गो समूहों की आकलित इष्टतम क्षमता पर रु.663.19 लाख की वार्षिक राजस्व मांग को वीपीटी ने अनुपातिक तौर पर विभाजित किया है। तदनुसार, ड्राई बल्क कार्गो (विदेशी) के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क रु.44.22 प्रति टन बोरों वाले कार्गो (विदेशी) के लिए रु. 283.44 प्रति टन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो (विदेशी) के लिए रु.148.03 प्रति टन प्रस्तावित है। पत्तन द्वारा अपने विदेशी काउंटर भाग के कार्गो के लिए तटीय दरें 60% पर प्रस्तावित की जाती हैं।

- (घ) वीपीटी द्वारा अपनाई जाने वाले दृष्टिकोण के बाद, हमारे द्वारा मूल्यांकन किए गए संशोधित एआरआर रु.684.09 लाख प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए आकलित इष्टतम क्षमता में विस्तारित (विभाजित) किया गया है। विदेशी ड्राई बल्क, बोरों वाला और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए संदर्भ प्रशुल्क क्रमशः रु.45.62, रु. 292.36 और रु.152.70 संगणित किया गया है। इसी प्रकार कार्गो के लिए अपने विदेशी काउंटर भाग के 60% पर तटीय कार्गो के लिए दरें रु.27.37, रु. 175.42 और रु. 91.62 पर आती हैं।

प्रासंगिक है कि भले ही वीपीटी ने तटीय ब्रेक बल्क कार्गो की परिकल्पना नहीं की है तथापि पत्तन ने इस कार्गो के लिए तटीय रियायती दर का प्रस्ताव किया है। तटीय ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दर के निर्धारण का प्रस्ताव, यदि तटीय ब्रेक बल्क कार्गो का आगम होता है, स्वीकार किया जाता है।

- (ix) सीपोल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (एसपीपीएल) का कथन है कि एचएमसी के लिए दरें, प्रति टन आधार के बजाय पाली के आधार पर तय की जाएं क्योंकि स्टीवडोर्स अपनी कार्य योजना पाली के आधार पर बनाते हैं। संदर्भ प्रशुल्क/अपफ्रंट प्रशुल्क कुल, ईष्टतम क्षमता एआरआर को विभाजित करके आता है जो टन / वर्ष में होता है। ऐसा होने के नाते, दर प्रति टन आधार पर होनी चाहिए। प्रति पाली के आधार पर दर निर्धारित करने के लिए एसपीपीएल का अनुरोध दिशा-निर्देशों से विचलन होगा। एचएमसी के लिए पत्तन में प्रस्तावित अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क अन्य प्रमुख पत्तन में तय प्रति टन आधार पर है।
- (x) वीपीटी ने एचएमसी के ब्रेक डाउन/गैर-निष्पादन के लिए जुर्माना लगाने के लिए एसओआर में नोट (एफ) को शामिल करने का प्रस्ताव किया है। नोट में कहा गया है कि एचएमसी के ब्रेकडाउन/गैर-प्रदर्शन के कारण किसी जहाज का स्थानांतरण जरूरी हो जाता है, तो जहाज के बर्थ से लंगर तक के स्थानांतरण शुल्क का 40%, रु. 40,000/- (रुपये चालीस हजार केवल) के जुर्माना के साथ क्रेन ऑपरेटर से वसूल किया जाएगा। वसूल किए गए स्थानांतरण प्रभार पोत एजेंट को लौटाए जाएंगे, जबकि दंड(राशि) पोर्ट द्वारा अपने पास रखा जाएगा।

यह कहना महत्वपूर्ण है कि केपीटी, एनएमपीटी में अनुमोदित अन्य 100 टन एचएमसी मामलों में, ऐसा ही एक नोट निर्धारित है जिसमें पत्तनों द्वारा प्रस्तावित और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दंड 1,00,000 है। वीपीटी ने 40 टी एचएमसी के लिए रु. 40,000 / - के दंड का प्रस्ताव किया है। चूंकि यह पत्तन का प्रस्ताव है और जुर्माना है जो अनिवार्य प्रशुल्क आइटम नहीं है, इस प्राधिकरण ने इस संबंध में पत्तन का प्रस्ताव मानने का फैसला किया है। एचएमसी के टूटने/गैर-निष्पादन के कारण किसी पोत के स्थानांतरण के मामले में 40% स्थानांतरण प्रभार लगाने के बारे में प्रस्तावित नोट के संबंध में, स्थानांतरण शुल्क के बाद शेष 60% के शुल्क के बारे में प्रस्ताव में कुल उल्लेख नहीं किया गया है। प्रासंगिक है कि ऐसी स्थिति में केपीटी और एनएमपीटी में, इन पत्तनों द्वारा प्रस्तावित नोट के अनुसार ऑपरेटर से पूरे स्थानांतरण प्रभार वसूलने की बात की गई है। यह तर्कसंगत प्रतीत होता है। ऐसा होने के नाते, प्रस्तावित नोट से 40% को हटाते हुए प्रस्तावित नोट आशोधित किया जाता है। यह केपीटी और एनएमपीटी में एचएमसी मामलों में किए गए निर्धारण के अनुरूप होगा।

- (xi) वीपीटी ने कुछ प्रासंगिक शब्दों की परिभाषाओं का प्रस्ताव नहीं किया है जैसे कि तटीय पोत, दिन, विदेशी जहाज वाला जहाज और सामान्य भुगतान जैसे देरी से भुगतान और रिफंड के लिए दंडनीय ब्याज, टर्मिनल ऑपरेटर के कारण उपयोगकर्ता से प्रभार न लेना, तटीय रियायत, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में शामिल पोत के वर्गीकरण के लिए महा-निदेशक (डीजी) के स्पष्टीकरण से प्रवाहित 26 नवंबर 2015 के प्रशुल्क आदेश अनुसार नौवहन के मापदंड शामिल हैं।
- (xii) दिशानिर्देशों के अनुसार, प्रशुल्क सीमा मुद्रास्फीति के अनुरूप सूचकांकित की जाएंगी, लेकिन विचलन 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाली थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के केवल 60% के बराबर होगा। इस मामले में, वीपीटी की रिपोर्ट के अनुसार, अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में अनुमानित पूंजीगत लागत और परिचालन लागत की इकाई दर 2017 वर्ष के रूप में है, यह डब्ल्यूपीआई बेस को निर्धारित करने के लिए 1 जनवरी 2017 के रूप में प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन हेतु उचित और उपयुक्त पाया जाता है।

पत्तन प्रशुल्क में इंडेक्सेशन से संबंधित सामान्य नोट प्रस्तावित किया गया है। प्रस्तावित नोट में कहा गया है कि प्रशुल्क टोपी मुद्रास्फीति को सूचकांकित किया जाएगा, लेकिन संबंधित वर्ष के 1 जनवरी 2017 और 1 जनवरी के

बीच होने वाली थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में केवल 60% विचलन तक हिसाब से होगा। प्रशुल्क सीमा का ऐसा स्वेतः समायोजन हर वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी। प्रस्तावित नोट सही है और इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है।

- (xii) (क) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की धारा 2.2 में इस प्राधिकरण से निष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क तय करने की अपेक्षा की जाती है। यद्यपि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों को इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों में जाने की आवश्यकता नहीं है, यह भी अकारण ही नहीं है कि पत्तन उचित और प्राप्त करने योग्य निष्पादन मानकों को प्रस्तावित करेगा। पोर्ट ने शुरू में निष्पादन मानकों का प्रस्ताव नहीं किया था। हमारे अनुरोध पर, वीपीटी ने ड्राई बल्क कार्गो, बोरे वाले कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्गो-वार निष्पादन मानक, वीपीटी द्वारा इष्टतम क्षमता गणना में वीपीटी द्वारा विचारित प्रहस्तन दरों के अनुरूप हैं। इसलिए, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किए जाते हैं।
- (ख) वीपीटी ने निष्पादन दर से जुड़े प्रशुल्क संरचना को प्रस्तावित किया है कि, यदि प्रत्येक कार्गो समूह के लिए बेंच-मार्क-स्तर 1000/100 टन से अधिक है, तो आधार दर में 5% की बढ़ोतरी के जरिए इनाम देने का प्रस्ताव है। यह वीपीटी, पीपीटी और एनएमपीटी जैसे अन्य प्रमुख बंदरगाहों में एचएमसी के लिए किए गए निर्धारण के अनुरूप है और इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है।
- (ग) प्रदर्शन मानकों का प्रस्ताव करते समय, पत्तन ने प्रत्येक वस्तु समूह के लिए अलग-अलग प्रदर्शन मानकों में 10% की कमी के लिए 1% के लिक्विडेटिड डेमेजिस प्रभार का भी सुझाव दिया है। चूंकि इन प्रावधानों के लिए जुर्माना प्रावधान हैं जो निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के साथ संबद्ध हैं, इसलिए वे निष्पादन मानकों के भाग के रूप में निर्धारित नहीं किए जाते हैं।
- (xiv) (क) रिकार्ड में त्रुटि होने की स्थिति में, वीपीटी पर्याप्त / औचित्य और कारण बताते हुए पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित हो जाने के 30 दिन के अंदर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण को अनुरोध कर सकता है। अगर अभिलेखों में कोई त्रुटि दिखाई दे, तो वीपीटी तय किए गए संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के लिए, भारत के राजपत्र में आदेश अधिसूचित होने की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य / तर्क देते हुए बोली प्रक्रिया को पूरा करने से पूर्व, इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकती है।
- (ख) वीपीटी, किसी भी अन्य उचित कारणों से तय किए गए संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के लिए, भारत के राजपत्र में आदेश अधिसूचित होने की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य / तर्क देते हुए बोली प्रक्रिया को पूरा करने से पूर्व, इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकती है।

11. परिणामतः, और उपर्युक्त कारणों और विस्तृत विश्लेषण के आधार पर, यह प्राधिकरण कार्गो प्रहस्तन कार्य के लिए विशाखापत्तनम पोर्ट के आंतरिक पत्तन में निजी ऑपरेटर द्वारा 40 टन हार्बर मोबाइल क्रेन के लिए क्रमशः **अनुलग्नक - II** और **अनुलग्नक - III** के रूप में संलग्न संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और निष्पादन मानक, अनुमोदित करता है।

12.1. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों का उल्लेख बोली दस्तावेज में और बाद में रियायत समझौते में किया जाएगा। तदनुसार, वीपीटी को सलाह दी जाती है कि वे बोली दस्तावेज में और बाद में लाइसेंस करार में संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक शामिल करें।

12.2. प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 तथा 2.9.2 के अनुसार प्रशुल्क के निर्धारण के लिए में यह कहा गया है कि निजी ऑपरेटर एमपीटी अधिनियम 2008 की धारा 48 के तहत वाणिज्यिक परिचालन शुरू होने से पहले अपने प्रचालनों के लिए अनुमोदित उच्चतम दरों और शर्तों के विवरण सहित लागू दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करेगा।

12.3. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) आरंभ होने की तिथि से इसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, उस वर्ष के संबंधित संदर्भगत सूचकांक प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए

प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जोकि समस्त लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन सहित प्रशुल्क प्रस्ताव, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व, कम से कम 90 दिनों पूर्व अवश्य प्रस्तुत किया जाना चाहिए, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15% से अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

12.4. परियोजना के लाइसेंस करारनामा के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया है, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो।

12.5. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।

12.6. लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामा में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।

12.7. महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामा में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।

12.8. कार्य-निष्पादन से संबद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।

12.9. प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

12.10. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.2 के अनुसार यदि किसी उपयोगकर्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्य-निष्पादन मानकों के लाइसेंस धारक द्वारा पूरे नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरांत अभ्यावेदन की जांच की जाएगी और वीपीटी को निष्कर्ष भेजे जाएंगे। वीपीटी तत्संबंधी लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

12.11. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.1 के अनुसार लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों भीतर संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को लाइसेंस करार अग्रेषित करेगा, जिसे उसकी वेबसाइट पर डाला जाएगा।

12.12. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.2 के अनुसार लाइसेंस धारक कार्गो आगम निर्गम, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेंगे। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर लाइसेंस धारकों द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।

12.13. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.3 के अनुसार, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएं प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदशील ऑकड़ों/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में लाइसेंस धारक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

12.14. दिशा-निर्देशों की धारा 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमानों या निबंध शर्तों के उल्लेख के संबंध में किसी स्पष्टीकरण/व्याख्या की स्थिति उत्पन्न होती है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में प्राधिकरण द्वारा लिया गया निर्णय प्रचालक के लिए बाध्यकारी होगा।

12.15. किसी परियोजना के लिए निष्पादन मानकों का बोली दस्तावेजों में उल्लेख किया जाएगा। लाइसेंस धारक से उम्मीद की जाएगी कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/लाइसेंस करार में दिए गए कार्य निष्पादन मानकों का प्रतिपादन करें।

12.16. लाइसेंस धारकों के वास्तविक कार्य निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा तथा अपने निर्णय वीओसीपीटी को अग्रेषित करेगा। यदि प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी अपेक्षित है तो वीपीटी संबंधित लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./286/17]

अनुलग्नक-I

विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट पर 40 टन एचएमसी के लिए प्रति टन हैंडलिंग दर पर पहुंचने के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण करने से संबद्ध लागत विवरण

(रु. लाखों में)

क्रम सं.	विवरण	04.05.2017 को वीपीटी के प्रस्ताव में प्रस्तुत अनुमान			प्राधिकरण द्वारा यथाविचारित		
		ड्राई बल्क	कार्गो बोरे में	अन्य ब्रेक कार्गो	ड्राई बल्क	कार्गो बोरे में	अन्य ब्रेक कार्गो
I	इष्टतम क्षमता						
	एचएमसी के प्रबंधन दर:						
(i)	नेट भारोत्तोलन क्षमता (टन)	30	15	40	30	15	40
(ii)	चक्र प्रति घंटे की संख्या	18.3	6	4	18.3	6	4
(iii)	लोड प्रति घंटे की दर	550	90	160	550	90	160
(iv)	क्षमता फैक्टर	385	63	112	385	63	112
		(70% of 550)	(70% of 90)	(70% of 160)	(70% of 550)	(70% of 90)	(70% of 160)
(v)	घंटे की संख्या	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000
(vi)	प्रति दिन लोड की दर (iv x v)	9,240	1,512	2,688	9,240	1,512	2,688
(vii)	कुल क्षमता	15,40,000	2,52,000	4,48,000	15,40,000	2,52,000	4,48,000
(viii)	वार्षिक प्रबंधन क्षमता (लाख टन में)	1.54	0.25	0.45	1.54	0.25	0.45
II	होपर्स की पूंजीगत लागत	रु. लाखों में	रु. लाखों में	रु. लाखों में	रु. लाखों में	रु. लाखों में	रु. लाखों में
(i)	वीपीटी द्वारा अनुमानित एक 40 टी क्रेन की लागत	1,247.40			1,247.40		
		(1.80 मिलियन यूरो * रु.69.30)			(1.80 मिलियन यूरो * रु.69.30)		

(ii)	ग्रेब की लागत (विक्रेता द्वारा उद्धृत दर के औसत के आधार पर)	74.50	74.50
		$[(100000 \text{ यूरो} + 115000 \text{ यूरो})/2 * \text{रु.69.30}]$	$[(100000 \text{ यूरो} + 115000 \text{ यूरो})/2 * \text{रु.69.30}]$
(iii)	सागर फ्रेट (विक्रेता द्वारा उद्धृत दर के औसत के आधार पर)	129.94	129.94
		$[(175000 \text{ यूरो} + 200000 \text{ यूरो})/2 * \text{रु.69.30}]$	$[(175000 \text{ यूरो} + 200000 \text{ यूरो})/2 * \text{रु.69.30}]$
(iv)	कस्टम ड्यूटी @ 3%	39.66	39.66
		(3% * रु. 1321.9 लाख)	(3% * रु. 1321.9 लाख)
(v)	विविध लागत @ 5%	74.57	74.57
		(5% * रु.1491.5 लाख)	(5% * रु.1491.5 लाख)
(vi)	कुल पूंजी लागत (क + ड)	1,566.07	1,566.07
III	परिचालन लागत	रु. लाखों में	रु. लाखों में
(i)	ईंधन लागत	111.60	111.60
		(45 लि. * रु. 62 प्रति लि. * 4000 घंटे)	(45 लि. * रु. 62 प्रति लि. * 4000 घंटे)
(ii)	मरम्मत एवं रखरखाव	66.10	78.30
		(5% * रु. Rs 1321.9 लाख)	(5% * रु. 1566.07 लाख)
(iii)	बीमा	15.66	15.66
		(1% * रु. 1566.07 लाख)	(1% * 1566.07 लाख)
(iv)	मूल्यहास:		
(v)	मैकेनिकल और उपकरण लागत *	136.68	148.78
		(10.34% * रु. 1321.9 लाख)	(9.5% * रु. 1566.07 लाख)
(vi)	लाइसेंस शुल्क*	4.28	0.88
		(1567.5 वर्गमी * रु. 22.76 प्रति वर्गमी * 12 माह)	(323 वर्गमी * Rs 22.76 प्रति वर्गमी * 12 माह)
(vii)	अन्य खर्च	78.30	78.30
		(5% * रु. 1566.07 लाख)	(5% * रु. 1566.07 लाख)
	कुल परिचालन लागत	412.62	433.52
IV	वार्षिक राजस्व आवश्यकता और प्रस्तावित हैंडलिंग दर	रु. लाखों में	रु. लाखों में
(क)	वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर)		
	(मैं) कुल परिचालन लागत	412.62	433.52

	(ii) 16% @ कार्यरत पूंजी पर प्रत्यागम	250.57			250.57		
	(iii) कुल राजस्व आवश्यकता	663.19	663.19	663.19	684.09	684.09	684.09
(ख)	इष्टतम क्षमता (टन / वर्ष)	15,40,000	2,52,000	4,48,000	15,40,000	2,52,000	4,48,000
(ग)	तटीय माल के लिए विदेशी माल का अनुपात (2015-16 में प्रहस्तित)						
	विदेशी	93.45%	82.13%	100.00%	93.45%	82.13%	100.00%
	तटीय	6.55%	17.87%	0.00%	6.55%	17.87%	0.00%
(घ)	प्रति टन से निपटने की दर (रुपए / टन में)						
	(मैं) विदेशी कार्गो के लिए	44.22	283.43	148.03	45.62	292.36	152.70
	(ii) तटीय माल के लिए	26.53	170.06	88.82	27.37	175.42	91.62
* वीपीटी ने बाद में 8 अगस्त 2017 के ई-मेल के माध्यम से 9.5% अवमूल्यन दर से लागू करते हुए 125.58 लाख रुपये में मूल्यहास को संशोधित किया। संशोधित मूल्यहास हमारे लागत विवरण में मान्य है।							
* वीपीटी ने 8 अगस्त 2017 के ईमेल के माध्यम से लाइसेंस शुल्क में 8,8218 रुपए (323 वर्ग मीटर x 22.76 वर्ग मीटर x 12 महीने) संशोधित किया। संशोधित लाइसेंस शुल्क हमारे लागत विवरण में मान्य है।							

अनुलग्नक-II**विशाखापत्तनम पत्तन न्यास**

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के द्वारा अधिकृत आंतरिक पत्तन में निजी सेवा प्रदाता द्वारा स्थापित की जाने वाली 40 टन हार्बर मोबाइल क्रेन का विशाखापत्तनम पोर्ट में कार्गो प्रहस्तन कार्य के प्रचालन हेतु उपयोग करने के लिए, संदर्भ प्रशुल्क

1.1. परिभाषाएं – सामान्य

इन दरमानों में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- तटीय पोत "का अर्थ किसी विशेष रूप से भारत में किसी अन्य बंदरगाह या स्थान के लिए भारत में किसी भी बंदरगाह या स्थान के बीच केवल व्यापार में नियोजित किसी भी पोत का होना चाहिए जिसके पास पोत परिवहन के महानिदेशक /सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- "दिन" का अर्थ एक दिन के 6.00 बजे से और उसके अगले दिन के 6.00 बजे तक की अवधि को एक दिन के रूप में माना जाएगा।
- "विदेशगामी" का अर्थ तटीय पोत के अलावा किसी भी पोत से है

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- बर्थ किराया प्रभार लगाने के प्रयोजन से श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए "विदेशगामी" अथवा "तटीय" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्ज वर्गीकरण, निर्णायक घटक होगा, "तटीय अथवा विदेशगामी", जैसा सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के लिए पोतों को वर्गीकृत करने की पद्धति:**
 - सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज के किसी विदेशगामी पोत का, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है। प्रथम परिवर्तन पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित किए जाने वाले पोत को भारतीय तट पर चलन के लिए, आगे सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।
 - विदेशी पताका वाले विदेशगामी पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा विशिष्ट अवधि के लिए जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।
- पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) के लिए तटीय रियायती दर और विदेशी दरों के मानदंड:**
 - परिवर्तन के ऐसे मामलों में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना/चढ़ाना शुरू करता है।

- (ख) परिवर्तन के ऐसे मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभावी होगी जब तक पोत भारतीय पत्तन पर आखिरी तटीय कार्गो को उतारने का निर्गमन प्रचालन कार्य पूरा करता है। उसके तुरंत बाद निर्गमन वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभावी हो जाएंगी।
- (ग) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।
- (iv) कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) के लिए तटीय रियायती दरों के मानदंड
- (क) विदेशगामी भारतीय पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा विशिष्ट अवधि के लिए जारी वैश्विक और तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में अर्थात् पोत से पोत को स्थानांतरण, क्वेसे/को भंडारण यार्ड को/से के लिए घाट भाड़ा सहित तटीय दरें निम्न परिप्रेक्ष्य में प्रभावी होंगी:
- (i) किसी भी भारतीय पत्तन और तटीय कार्गो वहन करने तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन को गमन के लिए।
- (ii) तटीय धावन के लिए परिवर्तित नहीं * परंतु किसी भी भारतीय पत्तन और तटीय कार्गो वहन करने तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन को गमन के लिए।
- *केंद्रीय सीमा शुल्क और सीमा कर बोर्ड के परिपत्र सं.15/2002-कस्टम दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोत द्वारा, बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन तटीय कार्गो का वहन अनुमत्त है।
- (ख) विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, डायरेक्टर जनरल ऑफ शिपिंग द्वारा जारी किए गए किसी निर्दिष्ट अवधि या यात्रा के लाइसेंस और एक कस्टम रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय धावन में परिवर्तित किसी भी भारतीय बंदरगाह से किसी भी अन्य भारतीय बंदरगाह के लिए लोड किए गए तटीय कार्गो / कंटेनर पोत पर र तटीय कार्गो / कंटेनर के लिए लागू दर लगाया जाना चाहिए।
- (v) (क) थर्मल कोयला और पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क छल्लों के अलावा सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो से संबंधित शुल्क, सामान्य कार्गो संबंधित शुल्कों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, पोत से तट, क्वे से/को भंडारण यार्ड को/से पर स्थानांतरण के लिए सभी संबंधित प्रहस्तन प्रभार घाट भाड़ा सहित रियायती दरों पर लगाया जाना चाहिए।
- (ग) भारतीय पोर्ट "बी" के लिए बाद में परिवहन के लिए भारतीय पोर्ट "ए" तक पहुंचने वाले विदेशी पोर्ट से कार्गो पर तटीय यात्रा के लिए रियायती प्रभार लगाया जाएगा। दूसरे शब्दों में, भारतीय बंदरगाहों से कार्गो वहन करने के लिए तटीय यात्रा शुरू करने की अनुमति वाले पोत रियायत प्रभार के पात्र होंगे।
- (घ) तटीय जहाजों के लिए शुल्क भारतीय रूप में अंकित किया जाएगा।
- (vi) विलंबित भुगतान/रिफंड पर ब्याज:
- (क) उपयोक्ता, इन दरमानों के तहत विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक भी विलंबित वापसियों पर ब्याज देगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग) धन वापसी में देरी सेवाओं के पूरा होने के या उपभोगकर्ताओं से सभी जरूरी दस्तावेजों को लेने के 20 दिन बाद, जो कोई भी बाद में हो, संगणित किया जायेगा।
- (घ) उपभोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गिनती, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल के पेश करने की तिथि से 10 दिन बाद से आरंभ हो जाएगी लेकिन यह प्रावधान उन स्थितियों में लागू नहीं होगा जिनमें महापत्तन न्यास अधिनियम के अनुसार प्रभार का भुगतान, सेवाएं लेने से पहले करने का उल्लेख किया गया है और/ या इन दरमानों में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित है।
- (vii) दरमानों में निर्धारित दरें उच्चतम सीमा स्तरीय और इसी प्रकार छूट और रियायत गृह मूल स्तरीय है। क्रेन प्रचालक यदि चाहे तो निम्न दरें वसूल कर सकता है और/या उच्चतर छूट और रियायत प्रदान कर सकता है। क्रेन प्रचालक को ऐसी निम्न दरों और दरों को अभिशासित करने वाली शर्तों की तर्कसंगत अधिसूचित करनी चाहिए और इन निम्न दरों और/या दरों को अभिशासित करने वाली शर्तों में किसी आगामी परिवर्तन को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करने रहना चाहिए बशर्ते निर्धारित की गई नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।
- (viii) क्रेन प्रचालक के कारण होने वाले उचित स्तर के विलंबों के लिए उपयोक्ता को विलंब प्रभार देने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. 40 टन हार्बर मोबाईल क्रेन के प्रयोग संबंधी प्रभार(i) ड्राई बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु.)	
	विदेशी	तटीय
9,240 तक	45.62	27.37
9,241-10,240	47.90	28.74
10,241-11,241	50.18	30.11

नोट: ऊपर दिखाए गए अनुसार उच्चतम सीमा दरों की गणना के लिए, वृद्धिशील आधार दर को पहले हजार टन के लिए 105 प्रतिशत तक बढ़ाया गया था और दूसरे हजार टन के लिए दर आधार दर 110% तक बढ़ाई गई थी। 11,241 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए भी इसी पद्धति को अपनाया जाएगा।

(ii) बोरों वाले कार्गो के लिए

औसत बर्थ दिवसीय निष्पादन (मी. टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु.)	
	तटीय	विदेशी।
1,512 तक	292.36	175.42
1,513 से 1,613	306.98	184.19

नोट: ऊपर दिखाए गए अनुसार उच्चतम सीमा दरों की गणना के लिए, वृद्धिशील आधार दर को पहले हजार टन के लिए 105 प्रतिशत तक बढ़ाया गया था। 1613 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए उसी पद्धति को भी अपनाया जाएगा।

(iii) अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

औसत बर्थ दिवसीय निष्पादन (मी. टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु.)	
	तटीय	तटीय
2,688 तक	152.70	91.62
2,689-3,688	160.34	96.20

नोट: ऊपर दिखाए गए अनुसार उच्चतम सीमा दरों की गणना के लिए, वृद्धिशील आधार दर को पहले हजार टन के 105 प्रतिशत तक बढ़ाया गया था। 3,688 टन से अधिक की दर की गणना करने के लिए उसी पद्धति को भी अपनाया जाएगा।

नोट:

(क) औसत बर्थ-डे आउटपुट की गणना के लिए सूत्र निम्नानुसार है :

एचएमसी (टन) द्वारा लोड / लोड किए गए कुल मात्रा:

पोत पर कार्य के आरंभ से कार्य पूरा होने तक (घंटे) गणित कुल समय

} × 24

(ख) माल के लोडिंग/उतारी को पूरा करने के लिए पोत के शुरू होने वाले औसत बर्थ-डे निष्पादन के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उचित दर को पोर्ट उपभोक्ताओं से रिकॉर्ड्स के लिए चुना जाएगा, जो लोड किए गए / डिस्चार्ज किए गए कार्गो की पूरी मात्रा के लिए होगा।

(ग) यदि 40 टी एचएमसी एक अन्य क्रेन / एस के साथ काम करता है, तो क्रेन के बर्थ डे आउटपुट एचएमसी के लोड मीटर द्वारा दर्ज मात्रा के आधार पर पता लगायी जाएगी।

- (घ) क्रेन के टूटने के मामले में जहाज से बर्थ तक एक घंटे से अधिक समय तक के लिए, एचएमसी द्वारा प्रहस्तितमात्रा का निर्धारण क्रेन के कामकाजी घंटों से विभाजित और 24 गुणा करके लादा गया लोड / डिस्चार्ज किए गए कार्गो को ध्यान में रखकर किया जाएगा।
- (ङ) एचएमसी के कारण नहीं होने वाले कारणों के कारण एचएमसी के संचालन के लगातार दो से अधिक घंटे की रुकावट के मामले में पोत में क्रेन ऑपरेशन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को उपयुक्त भत्ते की अनुमति दी जाएगी। उपरोक्त प्रयोजन के लिए एचएमसी के 2 घंटों से कम समय को ध्यान में नहीं लिया जाएगा। एचएमसी के कारण स्टॉपपेज के लिए कोई भत्ता नहीं दिया जाएगा। एचएमसी के कामकाज के दौरान लोडिंग / अनलोडिंग संचालन में सभी स्टॉपपेज को पोत के स्टीवेडोर द्वारा दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में प्रमाणित करना आवश्यक है।
- (च) यदि एचएमसी के ब्रेकडाउन/गैर-प्रदर्शन के कारण एक पोत का स्थानांतरण आवश्यक हो जाता है, तो बर्थ से लंगर तक के जहाजों का स्थानांतरण शुल्क क्रेन ऑपरेटर से रु. 40,000/- (केवल चालीस हजार रुपये) के जुर्माना के साथ वसूल किया जाएगा। बरामद किए जाने वाले स्थानांतरण शुल्क को पोत के एजेंट को वापस कर दिया जाएगा, जबकि दंड पोर्ट द्वारा रखा जाएगा।
- (छ) औसत उत्पादन पर विवाद के मामले में, पोर्ट ट्रस्ट का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।

3. ऊपर, अनुसूची (2) के लिए सामान्य नोट:

- (i) प्रशुल्क सीमा मुद्रास्फीति को सूचकांकित किया जाएगा लेकिन यह सूचकांकन प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी 2017 और 1 जनवरी के बीच होने वाली थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में केवल 60% की कमी के हिसाब से होगा। टैरिफ कैप का ऐसा स्वचालित समायोजन हर वर्ष किया जाएगा और समायोजित टैरिफ कैप प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगा।
- (ii) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 तथा 2.9.2 के अनुसार प्रशुल्क के निर्धारण के लिए में यह कहा गया है कि निजी ऑपरेटर एम्पीटी अधिनियम 2008 की धारा 48 के तहत वाणिज्यिक परिचालन शुरू होने से पहले अपने प्रचालनों के लिए अनुमोदित उच्चतम दरों और शर्तों के विवरण सहित लागू दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करेगा।
- (iii) वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) आरंभ होने की तिथि से इसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, उस वर्ष के संबंधित संदर्भगत सूचकांक प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जोकि समस्त लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन सम्बद्ध प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन सहित प्रशुल्क प्रस्ताव, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व, कम से कम 90 दिनों पूर्व अवश्य प्रस्तुत किया जाना चाहिए, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15% से अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।
- (iv) परियोजना के लाइसेंस करारनामा के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया है, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो।
- (v) प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।
- (vi) लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामा में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।
- (vii) महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामा में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।
- (viii) कार्य-निष्पादन से संबद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के

आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।

- (ix) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

अनुलग्नक-III

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के द्वारा अधिकृत आंतरिक पत्तन में निजी सेवा प्रदाता द्वारा स्थापित की जाने वाली 40 टन हार्बर मोबाइल क्रेन का विशाखापत्तनम पोर्ट में कार्गो प्रहस्तन कार्य के प्रचालन हेतु उपयोग करने के लिए, संदर्भ प्रशुल्क हेतु कार्य निष्पादन मानक

क्रेन के लिए दरमानों से संबंधित निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:

कार्गो समूह	औसत बर्थ दिवसीय निष्पादन (मीट्रिक टन)
ड्राई बल्क कार्गो	9,240
बोरो वाला कार्गो	1,512
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	2,688

नोट:

- (i) क्रेन ऑपरेटर द्वारा प्रहस्तित सभी पोतों के लिए प्रत्येक समय उपरोक्त मानक सुनिश्चित किये जाने होंगे। औसत बर्थ दिवसीय निष्पादन डे आउटपुट की गणना एसओआर में दिए गए नोटों के अनुसार की जाएगी।
- (ii) प्रत्येक पोत का कार्गो प्रहस्तन पूरा होने से संबद्ध निष्पादन मूल्यांकन, संबंधित स्टीवेडोर द्वारा अनुसमर्थन के साथ क्रेन ऑपरेटर द्वारा दी गई रिपोर्टों के आधार पर किया जाएगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 11th October, 2017

No. TAMP/39/2017-VPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of reference tariff for use of 40 tonne Harbour Mobile Crane to be installed by Private Service Provider authorised by VPT in the inner harbour for cargo handling operations at Visakhapatnam Port as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/39/2017-VPT

Visakhapatnam Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 15th day of September 2017)

This case relates to the proposal dated 4 May 2017 received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of reference tariff for use of 40 tonne Harbour Mobile Crane to be installed in the inner harbour for cargo handling operations at Visakhapatnam Port following the principles of upfront tariff guidelines of 2008.

2.1. The main points contained in the VPT proposal are summarised below:

- (i) There is no ceiling tariff prescribed at VPT for 40 T HMC nor a Reference Tariff exists at any major port. As such, tariff as per 2008 Tariff Guidelines is worked out and proposed vide Clause 2.2 of the revised guidelines for determination of tariff for projects at Major Port Trusts 2013.
- (ii) Traffic handled for the year 2015-16 has been considered as basis for the proposed cargoes to be handled by the crane. The list of cargoes likely to be handled by the crane is furnished.

2.2. The working furnished by the VPT to arrive at per tonne handling rate for the 40 tonne Harbour Mobile Crane is as under:

Sl. No.	Description	₹ in lakhs		
		Dry Bulk	Bagged Cargo	Other Break Bulk Cargo
I	Optimal Capacity			
(i)	Net lifting capacity (tonnes)	30	15	40
(ii)	No. of cycles per hour	As per vendor specification i.e. 18.33 *	6	4
(iii)	Rate of loading per hour	550	90	160
(iv)	Efficiency factor @ 70% (iii x 70%)	385	63	112
(v)	No. of hours	4,000	4,000	4,000
(vi)	Rate of loading per day (iii x 16.8 hours)	9,240	1,512	2,688
(vii)	Total capacity (iv x v)	1,540,000	252,000	448,000
(viii)	In million tonnes	1.54	0.25	0.45
II	Capital cost			
(i)	Cost of one 40 T crane (1.80 million Euro* ₹69.30)	1247.40		
(ii)	Cost of grabs	74.50		
(iii)	Sea freight	129.94		
(iv)	Custom Duty @ 3%	39.66		
(v)	Miscellaneous cost (5% on total capital cost)	74.57		
	Total Capital Cost (i to v)	1566.07		
III	Operating Cost per annum			
(i)	Fuel cost (45 ltr. * ₹62 per ltr. * 4000 hrs)	111.60		
(ii)	Repair & Maintenance @ 5% on equipment cost	66.10		
(iii)	Insurance @ 1% on gross equipment cost	15.66		
(iv)	Depreciation @ 10.34%	136.68		
(v)	License fee (1567.5 sqm x ₹22.76 per sqm x 12 months)	4.28		
(vi)	Other expenses @ 5% on gross equipment cost	78.30		
	Total operating cost (i to vi)	412.62		
IV	Estimated Annual Revenue Requirement			

Sl. No.	Description	₹ in lakhs		
		Dry Bulk	Bagged Cargo	Other Break Bulk Cargo
(i)	Total operating cost	412.62		
(ii)	Return on Capital Employed @ 16%	250.57		
(iii)	Total revenue requirement	663.20		
V	Cost per tonne	Dry Bulk	Bagged Cargo	Other Cargo
(i)	Total revenue requirement (₹ in lakhs)	663.20	663.20	663.20
(ii)	Capacity (in Lakh tonnes)	15.40	2.52	4.48
(iii)	Ratio of foreign cargo to coastal cargo (handled in 2015-16)			
	(a) Foreign	93.45%	82.13%	100.00%
	(b) Coastal	6.55%	17.87%	0.00%
(iv)	Cost per tonne in ₹			
	(a) Foreign	44.22	283.44	148.03
	(b) Coastal	26.53	170.06	88.82

* *The VPT has, subsequently, indicated number of cycles per hour for Dry bulk cargo at 18.33 which is updated in the above table.*

2.3. The draft Scale of Rates with the base performance levels and tariff linked to performance standards is furnished. The rates proposed by the VPT in its proposal are as follows:

(i) **For Dry Bulk Cargo:**

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
9,240	44.22	26.53
9,241-10,240	46.43	27.86
10,241-11,241	48.64	29.18

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 11241 tonnes.

(ii) **For Bagged Cargo:**

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
1,512	283.44	170.06
1,513-1,613	297.61	178.56

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 1,613 tonnes.

(iii) **For Other Break Bulk Cargo:**

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
2,688	148.03	88.82
2,689-3,688	155.43	93.26

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 3688 tonnes.

3. The VPT has submitted the list of bidders to be consulted for its proposal.

4. The VPT vide its letter dated 12 May 2017 has furnished Board Resolution No.162/2016-17 along with Board agenda on the subject proposal, at our request vide our letter dated 8 May 2017.

5. In accordance with the consultation process prescribed, a copy of the VPT proposal dated 5 May 2017 was circulated to the users/ user organisations/ prospective bidders (as suggested by the VPT) seeking their comments. We have not received comments from any users/ user organisations/ prospective bidders.

6. A joint hearing in this case was held on 15 June 2017 at the VPT premises. The VPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VPT and users/ users associations have made their submissions.

7. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested vide our letter dated 28 June 2017 to furnish additional information / clarifications on a few points by 3 July 2017. After reminders dated 7 July 2017 and 26 July 2017, the VPT vide its letter dated 29 July 2017 has furnished reply to additional information/ clarification sought by us. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and reply furnished by VPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarifications sought by us	Reply furnished by VPT								
(i)	The proposal of VPT is for fixation of reference tariff under 2013 guidelines following the principles of 2008 guidelines in the absence of any upfront tariff rate fixed for 40T HMC. Clause 2.2 of reference tariff guidelines requires the authority to notify reference tariff and performance standards. The proposal of VPT does not propose cargo-wise performance standards for 40T HMC. The VPT to, therefore, propose performance standards as required under the 2013 guidelines.	<p>Commodity-group wise performance standards and the liquidated damages to be levied towards shortfall in performance are incorporated as follows:</p> <p>Performance Standards:</p> <table><tr><th>Cargo group</th><th>Average berth day output (in Metric Tonne)</th></tr><tr><td>Dry bulk cargo</td><td>9,240</td></tr><tr><td>Bagged cargo</td><td>1,512</td></tr><tr><td>Other break bulk cargo</td><td>2,688</td></tr></table> <p>The crane operator is to ensure the above standards for all the vessels handled by it at all times. Calculation of average berth day output shall be as per the notes given above.</p> <p>Performance evaluation will be made for every vessel upon completion of cargo handling basing on the reports furnished by the crane operator in concurrence by the concerned Stevedore. Liquidated damages of 1% shall be levied for every shortfall of 10% in the performance standards for each of the commodity group separately. The liquidated damages so collected shall be paid to the concerned Stevedore.</p>	Cargo group	Average berth day output (in Metric Tonne)	Dry bulk cargo	9,240	Bagged cargo	1,512	Other break bulk cargo	2,688
Cargo group	Average berth day output (in Metric Tonne)									
Dry bulk cargo	9,240									
Bagged cargo	1,512									
Other break bulk cargo	2,688									
(ii)	Clause 2.9 of 2013 guidelines allows PPP operator for Performance Linked Tariff upto 15% over and above the indexed Reference Tariff on achievement	A Clause on performance linked tariff is included in the draft SoR at point no.ix of “Notes”.								

	of Performance Standards. The VPT is, therefore, requested to incorporate the suitable clause in the proposed SOR.	
(iii)	(a) Whilst the VPT has specified the no of cycles per hour in case of Bagged cargo and other cargo as regards Dry Bulk Cargo, the proposal of VPT states it is as per the vendor specification. The VPT is requested to specify the no of cycles per hour for Dry Bulk Cargo as per the vendor specification considered by the VPT in the computation of loading rate of dry bulk cargo.	The Vendor has specified material handling capacity for bulk cargo at 550 Tonnes per hour and maximum load at 30 tonnes as per which no. of cycles works out to be 18.33 or say 18 per hour.
	(b) The basis for no. of cycles per hour in case of Bagged cargo and other cargo may be furnished.	No. of cycles for bagged cargo is reckoned considering the limited capacity of the net that can be used, time required for arranging the bags in the net in a secured way, hooking, un-hooking and unloading. The no. of cycles in respect of break bulk cargo is reckoned basing on the non-homogeneous nature of cargo and as per the actual duration taking place at the port.
	(c) Average output in terms of tonnes / day achieved by the similar capacity MHCs, if any, presently deployed by the port may please be furnished cargo-wise (dry bulk cargo, steel and bagged cargo and other cargo) for the last three years 2014-15 to 2016-17.	The similar capacity of MHCs was not deployed by VPT so far.
(iv)	The Authority has decided that for fixation of upfront / reference tariff of HMC, fuel rate of High Speed Diesel (HSD) is to be considered. In this context, VPT may confirm the unit rate of fuel is of HSD. If not, VPT may modify it suitably. The unit rate adopted in the computation to be substantiated with copies of fuel bill for last three months.	It is to confirm that the unit rate to be considered is in respect of HSD oil. Copies of the documents as evidence for fuel rate of HSD for the last three months are furnished.

8.1. Subsequently, the VPT vide its e-mail dated 8 August 2017 has furnished following information:

(i) **Area considered under calculation of license fee**

The area to be considered for calculation of license fee may be reckoned as under:

Area occupied by crane in idling condition

- Distance from berth berm to crane position	:	5 mtrs.
- Width of the crane – Pad to Pad	:	12 mtrs.
- Length of crane including boom from Pad to Pad	:	19 mtrs.
Total area occupied (19 m X (12 m + 5 m))	:	323 sqm.
Rate per sqm	:	₹22.76

Thus, the annual license fee works out to ₹88,218 (323 mts. X ₹22.76 X 12 months)

(ii) **Rate of depreciation**

The rate of depreciation is 6.33% for single shift as per Companies Act 2013. As such, for double shift, the rate of depreciation works out to 9.50%. Thus depreciation works out to ₹125.58 lakhs per annum.

8.2. Subsequently, the VPT vide its e-mail dated 10 August 2017 has requested to include at page 3 of SOR i.e. performance standards a note that the liquidated damages of 1% shall be levied on total revenue earned on vessel for every shortfall of 10% in the performance standards.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to totality of the information obtained during the proceedings of this case, the following position emerges:

(i) The proposal filed by the Visakhapatnam Port Trust (VPT) relates to fixation of reference tariff for use of 40 tonne Harbour Mobile Crane (HMC) to be installed by private operator in the inner harbour for cargo handling operations at Visakhapatnam Port .

(ii) As per clause 2.2. of the Reference tariff guidelines of 2013, reference tariff will be the highest tariff fixed for the commodity/ service/ category in the concerned Major Port Trust or highest upfront tariff fixed in any other Major Port Trust under 2008 Guidelines. In case no upfront tariff has been fixed for that commodity/ service at its own port or any other Major Port Trust, then the Port has the option to file a proposal following principles of Upfront tariff Guidelines of 2008.

In this regard, the port has stated that no ceiling upfront tariff is fixed in VPT or any other Major Port Trust. Hence, VPT has filed the proposal for fixation of reference tariff following principles of upfront tariff guidelines of 2008. The proposal is in line with the clause 2.2. of the reference tariff guidelines. The proposal of the VPT also has the approval of the Board of Trustees of VPT.

(iii) Before proceeding ahead with analysis of this case, it is relevant here to state that the tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/ guidelines for dedicated facilities for handling cargo such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe any exclusive norms/ guidelines for 40 tonne HMC for cargo handling operation.

It is, however, seen that norms considered by the port for estimating the operating cost are based on the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for the Multipurpose cargo terminal.

In the absence of any specific norms prescribed in the 2008 guidelines for 40T HMC, the approach adopted by VPT of adopting the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a multipurpose terminal to the extent relevant to arrive at the reference tariff for this project is relied upon.

(iv) Optimal Capacity:

(a) The proposed facility is for handling dry bulk cargo, bagged cargo and other break bulk cargo which are the broad cargo groups prescribed in the upfront tariff guidelines for multipurpose cargo berth.

(b) The VPT has considered the handling rate of 9,240 tonnes/ day for dry bulk cargo, 1,512 tonnes / day for bagged cargo and 2,688 tonnes / day for other break bulk cargo for 40T HMC. The handling rate norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for multipurpose cargo berth is 10,000 tonnes per day for dry bulk, 4000 tonnes per day for bagged steel and bagged cargo and 2,500 tonnes per day for other break bulk cargo.

It is relevant here to mention that the handling rate norms prescribed in the 2008 are with reference to deployment of 3 numbers of 20 tonnes level luffing wharf cranes aggregate capacity working out to 60 tonnes. The proposal of port is for 40T HMC for which no norms are prescribed in the 2008 guidelines. The VPT has arrived at handling rate based on the lifting capacity and number of cycles per hour as per specification given by the vendor. The methodology adopted by VPT to arrive at the handling rate is furnished in part 2.2. at Sl. No.I and hence not reiterated. The port has considered loading rate per hour at 550T for dry bulk cargo, 90T/ hour for bagged cargo and 160T/ hour for other break bulk cargo. Considering the number of hours at 16.8 applying 70% optimal utilisation factor as per norms, the port has arrived at loading rate of 9240T/ day for dry bulk cargo (i.e. 550T/ hour x 16.8 hours), 1512T/ day for bagged cargo and 2688T/ day for other break bulk cargo.

When VPT was requested to furnish average productivity achieved for dry bulk cargo, bagged cargo and break bulk cargo for similar capacity of HMC for last three years for similar capacity HMC deployed by the port, the VPT has stated that similar capacity HMC is not deployed at the port.

It is seen that the handling rate per day considered by VPT for 40T HMC for handling dry bulk cargo at 9240T/ day is closer to the norms prescribed for dry bulk cargo at 10,000 T/ day with 3 numbers of 20T ELL crane aggregating to 60T capacity. As regards break bulk cargo, the proposed handling rate of 2688T/ day is in fact higher than the norm of 2500T/ day with 3 numbers of ELL aggregating 60T capacity.

As regards bagged cargo, productivity considered by VPT at 1512T/ day is found to be lower than the productivity norms of 2500T /day prescribed in the 2008 guidelines for aggregated ELL of 60T capacity. The Seapol Port Pvt. Ltd. (SPPL) has pointed out that upfront tariff for bagged cargo is on the higher side. One of the reasons for this is lower productivity for bagged cargo considered by the port.

The VPT has stated that number of cycles per hour considered for bagged cargo is reckoning with limited capacity that can be used, time required for arranging bags in the net in a secured way, hooking, un-hooking and unloading of the bagged cargo. The VPT has stated that the loading rate considered by it is based on the vendor specification. In the absence of any specific norms prescribed in the 2008 guidelines for 40T HMC, based on the clarification of the VPT that the handling rate for 40T HMC considered by the port is based on vender specification, the same is relied upon and the reference tariff is fixed at the handling rate considered by the VPT.

- (c) The optimal capacity has been assessed by the VPT for each cargo groups taking into consideration the per hour handling rate for the normative working hours of 4000. The computation of the optimal capacity of 40T HMC is found to be in line with the formula prescribed for determination of optimal capacity in the upfront tariff guidelines of February, 2008 for multipurpose berth. The optimal capacity as assessed by the VPT for 40T HMC for handling dry bulk cargo is 15,40,000 tonnes. For bagged cargo, the port has assessed the optimal capacity at 2,52,000 tonnes/ annum. For other break bulk cargo, the optimal capacity assessed by the port is 4,48,000 tonnes/ annum.
- (v) The capital cost of 40 T HMC considered by the VPT is ₹1247.40 lakhs (i.e. 18 lakhs Euros x conversion factor of 1 Euro = ₹69.30) The total capital cost of HMC is arrived at ₹1566.07 lakhs after considering capital cost of grabs, sea freight and custom duty. Miscellaneous cost at 5% on total capital cost is also estimated as per norms prescribed in the 2008 guidelines. The VPT has stated that Custom Duty Exemption at applicable level under EPCG Scheme is also captured in the estimate of capital cost.
- The capital cost for equipment is substantiated with budgetary offer. Hence, the total equipment cost as estimated by the VPT is considered in the analysis.

(vi) **Operating cost:**

The operating cost estimated by the VPT is discussed hereunder

- (a) Fuel Cost:
- (i) The VPT has considered fuel consumption at 45 litres per hour. The 2008 tariff guidelines prescribes power consumption of 100 units/ hour/ crane for an electrical level luffing crane. The guidelines do not prescribe fuel consumption norm for HMC. Fuel consumption of 70 litres per hour/ per HMC had been considered while fixing upfront tariff at other Major Port Trusts such as PPT, NMPT, KPT, etc., involving deployment of 100 tonnes HMC.

The budgetary offer of vendor of Liebberr India Pvt. Ltd. furnished by VPT towards the capital cost estimate of 40T HMC states that fuel consumption would be 40 to 50 litres/ hour approximately and it will depend on the product being handled. Based on the above position reflected in the budgetary offer of the HMC vendor, the fuel consumption of 45 litres per hour considered by VPT is taken into account in the reference tariff calculation.

- (ii) As decided by this Authority for fixation of upfront / reference tariff of HMC, the fuel rate of High Speed Diesel (HSD) is to be considered. The VPT has confirmed that fuel cost of ₹62/ litre considered by it is the fuel rate of HSD. The documentary evidence furnished by VPT shows the unit rate of HSD in the range of ₹59.14 to ₹61.05 per litre. The prevailing HSD rate is ₹61.70 per litre. The unit rate considered by VPT is closer to the prevailing rate and hence unit rate of ₹62 per litre as considered by the VPT is considered for reference tariff fixation.
- (b) Repair and maintenance cost and insurance cost:
The repairs and maintenance cost and insurance are estimated at 5% and 1% respectively on the estimated capital cost. The VPT has estimated the repair and maintenance cost at 5% on equipment cost of 40T Crane and Cost of Grab (i.e. 5% on ₹1321.90 lakhs) and not on the total capital cost of equipment estimated by the VPT at ₹1566.07 lakhs. That being so, the repair and maintenance cost is modified and considered at 5% on total equipment cost of ₹1566.07 lakhs which works out to ₹78.30 lakhs as against ₹66.10 lakhs estimated by the VPT. This is in line with the approach followed in other upfront tariff cases. The estimate of insurance cost by the VPT following the norms prescribed in the guidelines is found to be in order.
- (c) Depreciation:
Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates as per Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act. The VPT has considered depreciation @ 10.34% of capital cost of equipment as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the SLM for relevant group of assets.
- The deprecation on plant and machinery as per the Companies Act, 2013 under Straight line Method (SLM) is 6.33% for single shift. For two shift operation, the depreciation is 9.50%. The VPT has recomputed depreciation on equipment at 9.5% at ₹125.58 lakhs per annum stating that it is as per the Companies Act, 2013. The depreciation rate considered by the VPT is in line with the depreciation considered in other reference tariff cases. It is relevant here to state that though the VPT has modified the depreciation to ₹125.58 lakhs it has not furnish revised working of reference tariff.
- The VPT has estimated depreciation on ₹1321.90 lakhs and not on the total capital cost of equipment. This is corrected and depreciation is considered on ₹1566.07 lakhs i.e. total cost of equipment. The modified depreciation works out to ₹148.78 lakhs as against ₹125.58 lakhs estimated by the VPT.
- (d) License fee:
The guidelines for upfront tariff stipulate that Licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. The VPT has considered the license fee of ₹22.76 per sq. meter per month (i.e. ₹21.88 for 1A core operational area for Industrial purpose x 1.02% x 1.02%) for area of 1567.5 sq. mtrs. amounting to ₹4.28 lakhs per year. Subsequently the VPT vide email dated 8 August 2017 has recomputed the license fees for total area occupied by the HMC as 323 sq.mtrs. when it is idle. The modified license fee estimated by VPT is ₹88,218 (323 sq.mtrs. x ₹22.76 sq.mtrs. x 12 months) The unit rate of lease rental is as approved by this Authority vide its Order No.TAMP/80/2015-VPT dated 17 November 2016.
- This Authority in the HMC cases of the Paradip Port Trust (PPT), Chennai Port Trust and New Mangalore Port Trust (NMPT) has allowed license fee estimated by the concerned port for the entire year. Hence estimation of license fee at ₹88,218/- for 12 months period as considered by the VPT is accepted.
- (e) Other Expenses:
Other expenses are estimated at 5% of capital cost of equipment. The estimate of other expense at 5% of the capital cost is found to as per the norms prescribed in the guidelines of

2008 and is in line with the expense allowed in the NMPT, PPT, VOCPT, KPT cases and hence is allowed in the determination of tariff for the HMC in the instant case.

- (vii) The cost statement for fixing Reference tariff submitted by VPT and considered by this Authority is attached as **Annex - I**.
- (viii) (a) The total Annual Revenue Requirement (ARR) works out to ₹684.09 lakhs, which is an aggregate of operating cost of ₹433.52 lakhs and 16% return on capital cost of ₹250.57 lakhs as against total ARR of ₹663.19 estimated by VPT (i.e. ₹412.62 + ₹250.57)
- (b) Clause 4.3. of the tariff guidelines of March 2005 stipulates prescription of concessional tariff for coastal cargo. The said clause further stipulates that the cargo related charges for all coastal cargo, (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) should not exceed 60% of the normal cargo related charges. The port has assumed the share of foreign and coastal cargo at 93.45% and 6.55% respectively for dry bulk cargo, 82.13% and 17.87% respectively for bagged cargo. The VPT has stated that the entire optimal capacity of other break bulk cargo is envisaged for this project are foreign cargo. The share of foreign/ coastal cargo assumed by the port is relied upon in this analysis. The VPT has considered the impact of concessional rates for coastal cargo while arriving at the proposed rates for foreign cargo.
- (c) For arriving at the proposed hire charge for HMC, the VPT has apportioned the estimated ARR of ₹663.19 lakhs over the optimal capacity assessed for each of the three cargo groups. Accordingly, the reference tariff proposed by the port for dry bulk cargo (foreign) is ₹44.22 per tonne, ₹283.44 per tonne for bagged cargo (foreign) and ₹148.03 per tonne for other break bulk cargo (foreign) The rates for coastal cargo are proposed by port at 60% of its foreign counter part.
- (d) Following the approach adopted by VPT, the modified ARR assessed by us at ₹684.09 lakhs is spread over the optimal capacity assessed for each cargo category. The reference tariff works out to ₹45.62, ₹292.36 and ₹152.70 for foreign dry bulk, bagged and other break bulk cargo respectively. The rates for coastal cargo at 60% of its foreign counter part comes to ₹27.37, ₹175.42 and ₹91.62 for the corresponding cargo.
It is relevant to state that even though VPT has not envisaged coastal break bulk cargo, the port has proposed concessional rate for coastal cargo for this cargo. The proposal of the port for prescription of rate for coastal break bulk cargo in case coastal break bulk cargo arrives is accepted.
- (ix) The Seapol Port Pvt. Ltd. (SPPL) has stated that the rates for HMC may be fixed on shift basis instead of per tonne basis as stevedores plan their operation on shift basis. The reference tariff/ upfront tariff is arrived by apportioning the total ARR over the optimal capacity which is in tonnes/ annum. That being so, the rate has to be on per tonne basis. The request of SPPL to prescribe rate on per shift basis will be deviation from the guidelines. The upfront/ reference tariff for HMC fixed in other Major Port based on the proposal of Ports is on per tonne basis.
- (x) The VPT has proposed to insert a note (f) in the SOR to levy penalty for break down / non-performance of HMC. The note states that in case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, 40% of the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to the penalty of ₹40,000/- (Rupees forty thousand only) The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel agent while the penalty will be retained by the Port.

It is relevant to state that in other 100T HMC cases approved in KPT, NMPT a similar note is prescribed wherein the penalty proposed by the ports and approved by this Authority is 1,00,000. The VPT has proposed penalty of ₹40,000/- for 40T HMC. Since it is the proposal of the port and is penalty which is not a mandatory tariff item, this Authority decides to go with the proposal of the port in this regard. As regards the proposed note about levying 40% of shifting charges in case of shifting of a vessel due to breakdown / non-performance of HMC, the proposal is silent about levy of balance 60% of the shifting charges. It is relevant to state that at KPT and NMPT, for similar situation, the note prescribed as proposed by these ports is for levying entire shifting charges from the operator. That appears to be logical. That being so, the proposed note is slightly modified by deleting the 40% from the proposed note. This will be in line with the prescription made in the HMC cases at KPT and NMPT.

- (xi) The VPT has not proposed the definitions of some relevant terms like Coastal vessel, Day, Foreign-going vessel and general conditions like penal interest for delayed payments and refund, user not to be charged for reasons attributable to the terminal operator, coastal concession, criteria for classification of vessel as per tariff Order dated 26 November 2015 Order flowing from the clarification of Directorate General (DG) Shipping which are included in the Reference Tariff Schedule.
- (xii) As per Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2017 as reported by the VPT, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2017. The port has proposed general note relating to indexation in reference tariff. The proposed note states that tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2017 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year. The proposed note is found to be in order and hence is approved.
- (xiii) (a) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe Reference Tariff along with Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standards. The port had initially not proposed Performance Standards. At our request, the VPT has proposed the Performance Standards in respect of Dry Bulk, Bagged Cargo and Other Break Bulk cargo. The cargo-wise Performance Standards proposed by VPT is at the par with the handling rates considered by VPT in the optimal capacity calculation. The Performance Standards as proposed by the VPT are, therefore, notified along with the Reference tariff schedule.
- (b) The VPT has proposed performance linked tariff structure proposing a reward by way of 5% increment in the base rate if the performance achieved is 1000/100 tonnes higher than the bench mark level for each cargo groups. This is in line with the prescription for HMC in the other Major Ports like the KPT, PPT and the NMPT and hence approved.
- (c) While proposing Performance Standards, the port has also proposed liquidated damages of 1% for every shortfall of 10% in the performance standards for each of the commodity group separately. Since these provisions are penalty provisions, they are not prescribed as part of the Performance Standards which have linkage to performance linked tariff.
- (xiv) (a) If there is any error apparent on the face of records considered, the VPT may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification / reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.
- (b) The VPT may also, for any other justifiable reasons, approach this Authority for review of the reference tariff fixed prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification / reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

11. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule and Performance Standards for 40 tonne Harbour Mobile Crane to be installed by private operator in the inner harbour for cargo handling operations at Visakhapatnam Port attached as **Annex - II and Annex - III** respectively.

12.1. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement. Accordingly, the VPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Licence Agreement.

12.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of 2008 guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

12.3. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

12.4. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Licence Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

12.5. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

12.6. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

12.7. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

12.8. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

12.9. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

12.10. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the Licensee of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the VPT. The VPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Licence Agreement.

12.11. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Licence Agreement, the concerned operator will forward the Licence Agreement to this Authority which will host it on its website.

12.12. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the Licensee shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

12.13. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from operator. However, this Authority shall consider a request from the Licensee about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority’s decision in this regard would be final.

12.14. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

12.15. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The Licensee is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ Licence agreement.

12.16. The actual performance of the Licensee will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the VPT. If any action is to be taken against the operator, the VPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Licence Agreement.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./286/17]

Annex-I

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF TO ARRIVE AT PER TONNE HANDLING RATE FOR 40 TONNE HMC AT VISAKHAPATNAM PORT TRUST

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished in the Proposal of VPT dated 04.05.2017			As considered by TAMP		
		Dry Bulk	Bagged Cargo	Other Break Cargo	Dry Bulk	Bagged Cargo	Other Break Cargo
I	<u>Optimal capacity</u>						
	<u>Handling rate of HMC :</u>						
(i)	Net lifting capacity (tonnes)	30	15	40	30	15	40
(ii)	No. of cycle per hours	18.3	6	4	18.3	6	4
(iii)	Rate of load per hour	550	90	160	550	90	160
(iv)	Efficiency Factor	385	63	112	385	63	112
		(70% of 550)	(70% of 90)	(70% of 160)	(70% of 550)	(70% of 90)	(70% of 160)
(v)	No. of hour	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000
(vi)	Rate of loading per day (iv x v)	9,240	1,512	2,688	9,240	1,512	2,688
(vii)	Total Capacity	15,40,000	2,52,000	4,48,000	15,40,000	2,52,000	4,48,000
(vii)	Annual Handling capacity (in Million tonnes)	1.54	0.25	0.45	1.54	0.25	0.45
II	<u>Capital Cost of Hoppers</u>	Rs. in Lakhs	Rs. in Lakhs	Rs. in Lakhs	Rs. in Lakhs	Rs. in Lakhs	Rs. in Lakhs
(i)	Cost of one 40T Crane as estimated by VPT	1,247.40			1,247.40		
		(1.80 million euro *			(1.80 million euro *		
(ii)	Cost of Grabs (Based on average of the rate quoted by the Vendor)	74.50			74.50		
		[(100000 euro +115000 euro)/2 * Rs.69.30]			[(100000 euro +115000 euro)/2 * Rs.69.30]		

(iii)	Sea Freight (Based on average of the rate quoted by the Vendor)	[(175000 euro + 200000 euro)/2 * Rs.69.30]			[(175000 euro + 200000 euro)/2 * Rs.69.30]		
(iv)	Custom Duty @ 3%	39.66			39.66		
(v)	Miscellaneous cost @ 5%	(3% * Rs 1321.9 lakhs)			(3% * Rs 1321.9 lakhs)		
		74.57			74.57		
		(5% * Rs.1491.5 lakhs)			(5% * Rs.1491.5 lakhs)		
(vi)	Total Capital Cost (a+e)	1,566.07			1,566.07		
III	<u>Operating Cost</u>	Rs. In Lakhs			Rs. In Lakhs		
(i)	Fuel Cost	111.60			111.60		
		(45 ltr.*Rs 62 per ltr*4000 hrs)			(45 ltr.*Rs 62 per ltr*4000 hrs)		
(ii)	Repair & Maintenance	66.10			78.30		
		(5% * Rs 1321.9 lakhs)			(5% * Rs1566.07 lakhs)		
(iii)	Insurance	15.66			15.66		
		(1% * Rs 1566.07 lakhs)			(1% * Rs 1566.07 lakhs)		
(iv)	Depreciation:						
(v)	Mechanical & equipment cost*	136.68			148.78		
		(10.34% * Rs.1321.9 lakhs)			(9.5% * Rs 1566.07 lakhs)		
(vi)	License fee*	4.28			0.88		
		(1567.5 sqm* Rs 22.76 per sqm*12 months)			(323 sqm* Rs 22.76 per sqm*12 months)		
(vii)	Other expenses	78.30			78.30		
		(5% * Rs. 1566.07 lakhs)			(5% * Rs. 1566.07 lakhs)		
	Total Operating Cost	412.62			433.52		
IV	Annual Revenue Requirement and Proposed Handling Rate	Rs. in Lakhs			Rs. in Lakhs		
(a)	Annual Revenue Requirement (ARR)						
	(i) Total Operating Cost	412.62			433.52		
	(ii) Return on Capital Employed @ 16%	250.57			250.57		
	(iii) Total Revenue requirement	663.19	663.19	663.19	684.09	684.09	684.09
(b)	Optimal Capacity (Tonnes/ Annum)	15,40,000	2,52,000	4,48,000	15,40,000	2,52,000	4,48,000
(c)	Ratio of Foreign cargo to coastal cargo (handled in 2015-16)						
	Foreign	93.45%	82.13%	100.00%	93.45%	82.13%	100.00%
	Coastal	6.55%	17.87%	0.00%	6.55%	17.87%	0.00%

(d)	Per tonne handling rate (in Rs./Tonne)						
	(i) For Foreign cargo	44.22	283.43	148.03	45.62	292.36	152.70
	(ii) For Coastal cargo	26.53	170.06	88.82	27.37	175.42	91.62

* VPT has subsequently vide email dated 8 August 2017 modified the depreciation at Rs.125.58 Lakhs applying 9.5% depreciation rate. The modified depreciation is considered in our Cost Statement.

* VPT has subsequently vide email dated 8 August 2017 modified the license fee at Rs.88,218/- (323 sq.mt. x Rs.22.76 sq.mt. x 12 months) The modified license fee is considered in our Cost Statement.

Annex-II

VISAKHAPATNAM PORT TRUST **REFERENCE TARIFF FOR USE OF 40 TONNE HARBOUR MOBILE CRANE TO BE INSTALLED BY** **PRIVATE SERVICE PROVIDER AUTHORISED BY VISAKHAPATNAM PORT TRUST IN THE INNER** **HARBOR FOR CARO HANDLING OPERATIONS AT VISAKHAPATNAM PORT.**

3.1. Definitions – General

In this Scale of Rates (SOR) unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/Competent Authority.
- (ii) "Day" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.
- (iii) "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is "coastal" or "foreign-going" for the purpose of levy of Berth hire, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:
 - (a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship

to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

- (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (ii) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

- (v) (a) The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges.

- (b) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.

- (c) Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port “A” for subsequent transshipment to Indian Port “B” will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.

- (d) The charges for coastal vessels shall be denominated in Indian Rupees.

(vi) Interest on delayed payments / refunds:

- (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Terminal Operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b) The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
- (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Crane Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/ use of Port Trust’s properties as stipulated in the Major Port Trust Act and/ or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

- (vii) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling vessels likewise rebates and discounts are floor levels. The Crane Operator may, if so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.

The Crane Operator may also, if so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. The Crane Operator should however, notify the Public such lower rates and/ or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/ or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

- (viii) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the crane operator.

4. Charges for use of 40 Tonne Harbour Mobile Crane

(i) **For Dry Bulk Cargo**

Average berthday output (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 9,240	45.62	27.37
9,241-10,240	47.90	28.74
10,241-11,241	50.18	30.11

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 11,241 tonnes.

(ii) **For Bagged Cargo**

Average berthday output (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 1,512	292.36	175.42
1,513-1,613	306.98	184.19

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 1,613 tonnes.

(iii) **For Other Break Bulk Cargo**

Average berthday output (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 2,688	152.70	91.62
2,689-3,688	160.34	96.20

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 3,688 tonnes.

Notes:

- (a) The formula for calculation of average berth-day output is as follows:-

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by HMC (tonnes)}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion (Hrs.)}} \times 24$$

- (b) According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from Port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.

- (c) If the 40 T HMC works with another crane/s, the Berth-day output of the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.
- (d) In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded/ discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (e) In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading/unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
- (f) In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of ₹40,000/- (Rupees Forty thousand only) The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the Port.
- (g) In case of dispute on the average output, the decision of the Port Trust will be final and binding.

3. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) ABOVE:

- (i) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2017 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.
- (ii) As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach the Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.
- (iii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap) The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iv) The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (v) On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (vi) In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vii) After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (viii) While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

- (ix) From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex-III

**PERFORMANCE STANDARDS FOR REFERENCE TARIFF FOR USE OF 40 TONNE HARBOUR MOBILE
CRANE TO BE INSTALLED BY PRIVATE SERVICE PROVIDER AUTH
ORISED BY VISAKHAPATNAM PORT TRUST IN THE INNER HARBOR FOR CARO HANDLING
OPERATIONS AT VISAKHAPATNAM PORT.**

The performance standards corresponding to the SoR for the crane are as under:

Cargo group	Average berth day output (in Metric Tonne)
Dry bulk cargo	9,240
Bagged cargo	1,512
Other break bulk cargo	2,688

Note:

- (i) The crane operator is to ensure the above standards for all the vessels handled by it at all times. Calculation of average berth day output shall be as per the notes given in SOR.
- (ii) Performance evaluation will be made for every vessel upon completion of cargo handling basing on the reports furnished by the crane operator in concurrence by the concerned Stevedore.